

Laat de  
oostkust  
zich de  
visserijschool  
ontglippen?

Beleidsnota  
Zeevisserij:  
**naar  
1500 pk**

Sjoemelende  
eurokotters  
hebben  
Vlaamse  
kustvisserij  
vernietigd

Vlaamse  
vismijnen  
in  
concurrentie



Maart 1965. Van links naar rechts. De volksvertegenwoordiger en visserijspecialist Dries Claeys, naast minister van Verkeerswezen Alfred Bertrand (midden), aan boord bij de Zeebrugse Raymond — Rabadoe — Snauwaert. (Foto Juul De Vocht.)

Adverteren in Het Visserijblad is een goede zaak. Er is maar één maandblad dat regelmatig gekocht (en gelezen!) wordt door reders, schippers, vissers, vishandelaars, visserijliefhebbers (en door al hun familieleden, vrienden en kennissen). Dat is nu al 71 jaar het geval.

Mocht u willen adverteren, maar nog niet overtuigd zijn, kijk dan eens wie wél adverteert in Het Visserijblad. Zij weten waarom.

Stuur mij vrijblijvend uw advertentietarieven op

Firmanaam:

Contactpersoon:

Straat & nummer:

Woonplaats en postnummer:

Uitknippen en terugsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

# HVB

## HET VISSERIJBLAD

Onafhankelijk magazine  
van de zee

Losse nummers 2,50 euro

### Colofon

MEDEWERKERS: Robert Coelus, Walter Debrock (†), Juul De Vocht, De Zetduivel, Philippe Godfroid, Norbert Hostyn, L.A. Inghelbrecht, Frank Neyts, Jef Klausning (†), Willem Lanszweert, L.K. Merate, Annie Vanhee (tekeningen), Edmond Volk, Vuurtorenwachter (De Laatste), Guido Walters (redactie; te bereiken op tel/fax 059 / 50 51 95 of GSM 0496-266 873.).

V.u.: A. Vanhee  
Brusselstraat 12, Bredene

UITGEVERIJ: VZW Liefkemores.

Redactie, publiciteit en  
alle correspondentie:  
HVB,

p.a. Brusselstraat 12, 8450 Bredene  
Tel. en fax: 059/32 55 59  
E-mail:  
(nieuw e-mailadres in uitvoering)

De uitgever is niet verantwoordelijk voor standpunten of meningen van auteurs die het artikel met hun naam ondertekenen. © HVB. Artikels, of delen ervan, mogen alleen maar overgenomen worden na schriftelijke toestemming van de uitgeverij.

ISSN: 0776-6912

### Abonnementen!

\* Jaarabonnement België (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door overschrijving van 29,75 euro op rekening 384-0596581-18 van Het Visserijblad, met vermelding abo HVB.

\* Jaarabonnement Nederland (12 opeenvolgende nummers startend vanaf de betaling) door storting van 51,29 euro op nummer 64.14.29.592 t.n.v. vzw Liefkemores [Fortis Bank Nederland, Lange Wolstraat 10-12 te 4524 CA Sluis (NI)] Vermelding: abo HVB.

Omslagfoto Guido Walters

## Van het oostelijk front...



VORIGE MAAND STOND het in HVB. Het Provinciaal Maritiem Instituut sluit binnenkort te Heist de deuren. Voor een vissersopleiding kun je volgend jaar alleen nog te Oostende terecht.

Daar kunnen veel bedenkingen bij gemaakt worden. Verder in HVB neemt de Heistse oud-schepen Robert De Corte er trouwens een aantal voor zijn rekening. En ook de ZV wil wel een schoolgebouw op haar terreinen zien ontstaan. Maar

vreemd genoeg valt er voor de rest aan het oostelijk front nauwelijks nieuws te rapen (afgezien uiteraard van het gewone verzet van parochialisten die de kids niet graag naar de grote stad zien vertrekken). De machtige Zeebrugse visserij, de sterkhouder van de sector, lijkt zich bij de dingen neer te leggen. Lijkt!

Hoe anders zou dat er vijftien jaar geleden aan toegegaan zijn?! Zelf herinneren we ons levendig de sluiting van een andere visserijschool, namelijk deze van Nieuwpoort. Dat was in 1991. Er werd toen een betoging georganiseerd, de kaai van Nieuwpoort zat onder de spandoeken verscholen. De piepkleine Nieuwpoortse vissersgemeenschap slaagde er in korte tijd in vierduizend handtekeningen te verzamelen die op het kabinet van onderwijsminister Coens gedeponeerd werden.

Aan de oostkust zullen ze toegeven dat de actiebereidheid van de Nieuwpoortse gemeenschap in 1991 schril afsteekt tegenover de passiviteit waarmee Heist deze opdoffer vandaag incasseert. Hoe dat komt? Het kan nauwelijks iets met aantallen te maken hebben, want de Zeebrugse visserij anno 2004 is in alle getallen machtiger dan de Nieuwpoortse *peanuts* in 1991. Rond de ZV alleen al hebben 90 bedrijven geïnvesteerd. In die bedrijven werken een vijfthondertal mensen. 16% van de tewerkstelling in de Zeebrugse haven heeft met de visserij te maken. Hoe komt het dan wel? Zowel in Nieuwpoort als in Zeebrugge begrijpt men dat het wegvallen van een plaatselijk onderwijs een bijkomende hypotheek op de sector legt. Zowel aan de oost- als aan de westkust begrijpt men dat er een wisselwerking bestaat tussen school en beroep. Zowel in 1991 als in 2004 weet men in de sector dat het 'downsizen' niet ten eeuwigen dage door kan gaan. De filosofie van 'de onderste grens' ('mimum vitalis') die we voor de vloot bevochten hebben, geldt natuurlijk ook voor de infrastructuur die de sector omgeeft.

Wat de managers van Zeebrugge evenwel niet begrijpen is dat je een gemeenschap nodig hebt om gemeenschapsrechten te laten gelden. Tot nader order wordt het PMI nog altijd betaald met gemeenschapsgeld en is het bijgevolg een gemeenschapszaak.

De sector aan de oostkust heeft echter al te veel geluisterd naar de lokroep van de Britse sirene, Maggi met het ijzeren kapsel, die ons zei dat de gemeenschap niet bestaat, dat er alleen maar individuen zijn. Mis dus. (Maar er zijn natuurlijk wel mensen die de gemeenschap niet nodig hebben omdat ze erboven staan of dat althans menen).

De kracht die in 1991 van de vissersgemeenschap uitging om haar recht op te eisen werd gaandeweg vervangen door het obscure lobbywerk van de managers die, verblind door de dwingende wetten van de winst, de vissersgemeenschap achter zich gelaten hebben. De kracht van die gemeenschap werd vervangen door het attachékoffertje waarin we alleen nog de zaakjes van de managers horen ritselen.

Dat althans is de mening van...

*de man op de kaai.*

**UW MENING**

**VUILE WAS**

**polemieken**

**NEEEN**

**sex & drugs & ...  
VERSE VIS**

**GEHEIMEN**

**VERHALEN**

**MENSEN**

**analyse**

**VAARTUIGEN**

**interviews**

**GEHEIMEN**

**VISTECHNIEKEN**

**FEITEN**

**ACHTERGRONDEN**

**TEGENSPRAAK**

**perspectieven**

**CIJFERS**



**LAAT U NIET  
(VIS)KISTEN  
NEEM 'N  
ABONNEMENT**

**ARGUMENTEN**

**DUIDING**

slechts 29,75  
voor één jaar.  
Nu overschrijven  
op rekening  
384-0596581-18

(Voor Nederland zie tarieven  
onder colofon op pagina 3)

ZV klaagt bij minister-president over 'oneerlijke concurrentie' uit Oostende

## Zeebrugse sector roept hulp van Yves Leterme in

OP UITNODIGING VAN de Brugse burgemeester Patrick Moenaert bracht Vlaams Minister-president Yves Leterme een werkbezoek aan de Zeebrugse visserij. De Brugse burgemeester liet het bezoek organiseren naar aanleiding van gesprekken die hij eerder voerde met vertegenwoordigers uit de sector. Dat leerde hem dat de quota en de hoge brandstofprijzen de sector uit evenwicht brengen. Patrick Moenaert zelf was wegens een recente zware medische ingreep niet aanwezig op de bijeenkomst. Hij liet zich vervangen door schepen van industrie, landbouw en visserij, Hilde Decler.

Yves Leterme, naast Minister-president van de Vlaamse Regering



Schipper Chris De Waegenaere van de Z 510 Dennis legt de problematische toestand uit aan Yves Leterme.

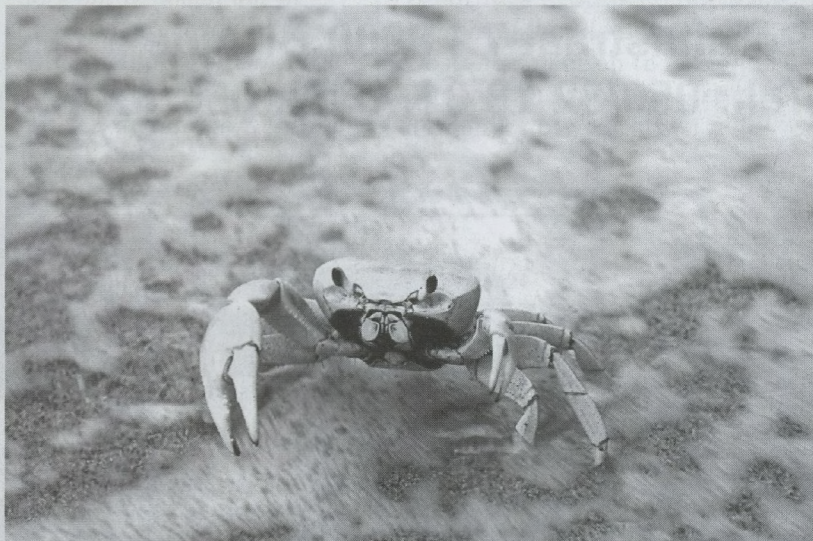
ook bevoegd voor Institutionele Hervormingen, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, zat rond de tafel met een twintigtal vertegenwoordigers uit de sector. De vergadering ging door in de vergaderzaal van de Zeebrugse Visveiling. Naast de directie van de ZV (Marc Bekaert, Johan Van de Steene) en een aantal reders van de Vlaamse Reders Vereniging

(VRV) en de Rederscentrale (o.a. ondervoorzitter Bart Schiltz) namen ook vertegenwoordigers van de toeleveringsbedrijven Daniël Dobbelaere (Bunkers Dobbelaere) en Hugo D'hoedt (SDS-Verheyde Graeve) aan het overleg deel. Het gesprekstema was uiteraard de voortdurend stijgende gasolieprijs en de mogelijkheid van de invoering van overbruggingskredieten. Maar ook de vangstvooruitzichten die zopas bekend ge-



**HET EERST-  
VOLGENDE  
HVB  
IN UW  
BRIEVEN-  
BUS  
OP VRIJDAG  
3  
DECEMBER**

## DE LIBERALE VAKBOND



**WIJ MAKEN ER WERK VAN**



Knokke  
Gemeenteplein 35-37  
Tel: 050 632602  
Heist  
H. Lybaertstraat 1  
Tel: 050 511966

**TIJDINGEN**

Oostendenaar, vraag er maar bij uw dagbladhandelaar



Vlaams Minister-president Leterme zat aan tafel meet vertegenwoordigers van de ZV, de reders en de toeleveringsbedrijven. (Foto gw)

maakt zijn laten nu al vermoeden dat de quota 2005 er niet beter op worden. De concurrentie vanuit Oostende bleef evenmin onbesproken.

Na afloop van de vergadering bracht de Minister-president een

bezoek aan boord van de Z.510 Dennis, een modern boomkorvaartuig dat pas vier jaar in bedrijf kwam. Yves Leterme kreeg de nodige uitleg van schipper Chris Dewaegnaere die nogmaals hamerde op de rendabiliteit van

de investering van vader Eric Dewaegnaere en Emile Utterwulghen die op de helling staat. *“Het is positief dat de Minister-president naar ons komt luisteren. Ook de broodwinning van heel wat vissers staat op het spel als ecologische argumenten de overhand krijgen op de economische activiteit van de visserij”*, oordeelt de 31-jarige Heistse visser.

### Visserijonderwijs

Achteraf legde Yves Leterme slechts een korte verklaring af, zonder iets te beloven, behalve dat hij de volgende week de problemen van de visserijsector dieper gaat bekijken en voorstellen zal uitwerken. *“Europa laat echter niet toe dat we de hoge dieselprijs subsidiëren, terwijl ik vaststel dat zo iets in Frankrijk blijkbaar wel mogelijk is. We gaan dat eens grondig moeten bekijken. Bij de quotaverdeling in Brussel zal ik zorgen dat we goed vertegenwoordigd zijn bij de onderhandelingen. We moeten in de gesprekken ook de oprichting van de Stichting Duurzame Visserij betrekken. De*

- \* Mazout voor verwarming
- \* Gasoil en marine fuels
- \* Oliën en vetten
- \* Alle petroleumprodukten

**Bvba LEKENS H.**

**BIJ WIE KWALITEIT EN LAGE PRIJZEN SAMENGAAN!**

**Peraltastraat 7 - 8000 Brugge**

**Tel.: 050/32 13 31 - Fax: 050/32 12 98**

BVBA  
**LEKENS H.**



*Reder Schiltz: "De Zeebrugse visserij heeft het ook moeilijk met de oneerlijk concurrentie vanuit Oostende. Het vismijndrijf krijgt de steun van de stad en de haven waardoor de kaairechten tot een minimum herleid worden."*

*visserij moet niet enkel sociaal en ecologisch duurzaam zijn, maar ook economisch", gaf Leterme als commentaar mee en voegde eraan toe dat hij de Europese Commissaris voor Visserij voor een werkbezoek zal uitnodigen. Hij voegde er nog aan toe dat tijdens het overleg niet over de toekomst van het visserijonderwijs gesproken werd, maar dat hij op korte termijn wil ingrijpen*

*Nu bekend is de de PMI-vestiging in Heist eind dit schooljaar de deuren sluit is het dossier opnieuw actueel. "Er is momenteel overleg tussen mijn kabinet en de provincie over de hervorming van het visserijonderwijs. Ik sluit de integratie van het visserijonderwijs in het reguliere secundair technisch onderwijs niet uit", verklaarde de Minister-president die daarmee een reeds vroeger naar voor geschoven piste bewandelt die blijkbaar nog steeds verdedigers kent.*

### Overheidsgeld

*Op de Zeebrugse loskaai vielen nog wat commentaren te rapen over de bijeenkomst. Bart Schiltz dringt aan op ingrepen. "Er zijn nu twintig vaartuigen minder dan twee jaar geleden. Dat zegt toch iets. Er moet dringend iets gebeuren om te verhinderen dat het aantal actieve vaartuigen nog verder slinkt.", zei de ondervoorzitter van de Rederscentrale. "De Zeebrugse visserij heeft het ook moeilijk met de oneerlijk concu-*

PMI verdwijnt uit Heist

## Zeebrugse Visveiling wil kenniscentrum op eigen terreinen

De Zeebrugse Visveiling wil een kenniscentrum op de terreinen van het EFC laten bouwen. Een en ander heeft te maken met het voornemen van de overheid om het maritiem onderwijs in de toekomst nog uitsluitend te Oostende aan te bieden (HVB X/2004). De Provincie die het onderwijs organiseert, acht het efficiënter de opleidingen in Oostende te centraliseren. De ZV meent dat de visserij beter af is met een nieuw project op eigen terreinen.

Daarom stelt de ZV voor een 5000 m<sup>2</sup> groot complex te laten bouwen op de EFC-terreinen, waarin een kenniscentrum ondergebracht wordt. Daar zou veel nadruk komen te liggen op visserij, visverwerking, kwaliteitsbepaling, distributie...

Alhoewel het project duidelijk vanuit de vissector gelanceerd wordt, sluiten de initiatiefnemers niet uit dat ook andere maritieme sectoren (baggervaart...) hun opleidingen in het nieuw te bouwen centrum onderbrengen. De uitbreiding naar andere sectoren zou bovendien nodig zijn om het project te financieren. Een kostprijs van 4.115.000 euro doet de ronde, maar wordt niet bevestigd.

Het zou daarenboven niet alleen onderdak bieden aan een nieuwe visserijschool (eventueel uitgebreid naar kust- en baggervaart), maar in de visie van de initiatiefnemers ook een stek worden waar VDAB, VLAM, producentenorganisaties, voedselagentschap, Dienst voor de Zeevisserij, Departement Zeevisserij (Rijksstation) al dan niet permanent aanwezig zijn. Vandaar dat er in het gebouw ruimte voorzien wordt voor vergaderlokalen, polyvalente zalen en bureau ruimtes. Volgens de ZV zou juist deze mix van instellingen het kenniscentrum bijzonder levendig maken.

Eind oktober greep daarover al een vergadering plaats, waarop naast de vertegenwoordigers van de Provincie ook mogelijks geïnteresseerde deelnemers uit openbare diensten en privé uitgenodigd werden. Uiteraard is het in dit stadium te vroeg om te weten of het project kans op slagen heeft.

Het initiatief past evenwel perfect in de 'beleidsnota visserij' die Minister-president Leterme nog aan het Vlaams parlement moet voorleggen. Daarin lezen we: 'Er zal een intersectoraal, interbestuurlijk en interdepartementaal overleg georganiseerd worden over de manier waarop het visserijonderwijs en de beroepsopleiding van vissers in de toekomst het best georganiseerd wordt.'(jd)

*rentie vanuit Oostende. Het vismijnbedrijf krijgt de steun van de stad en de haven waardoor de kaairechten tot een minimum herleid worden."*

Johan Van de Steene gaat nog een stap verder. "Met dit argument probeert Oostende aanvoerders bij ons weg te snoepen. Oostende subsidieert ook de transportkosten voor de overbrenging van de vangsten. Op die manier tracht men reders om te kopen om in Oostende te veilen. De overheid moet dringend ingrijpen tegen deze vorm van concurrentievervalsing", eist een grimmige ZV-direc-

teur. Het is duidelijk dat de ZV dit laatste aspect bij Yves Leterme heeft aangekaart. Nadat provinciegouverneur Breyne enkele weken geleden al voorzichtig aankondigde dat hij de vismijnen weer rond de tafel wil krijgen kondigde Leterme aan dat hij ook een bezoek aan Oostende plant met de bedoeling de verkoelde relatie nieuw leven in te blazen. Op een rechtstreekse vraag of Zeebrugge al stappen ondernomen heeft om de draad met Oostende weer op te nemen kregen we van Marc Bekaert geen duidelijk antwoord (gw)

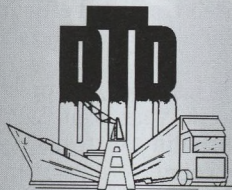
## SCHEEPSTIMMERWERF LOWYCK N.V.

VICTORIALAAN 30 OOSTENDE  
TEL. 059/ 32 08 21 — FAX: 059 / 80 29 73  
E-mail: info@shipyard-lowyck.com  
Website: <http://www.shipyard-lowyck.com>

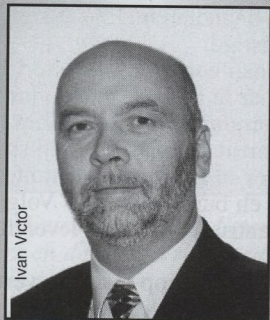
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

ZEEVISSERS - VISBEWERKERS -  
HAVENARBEIDERS - ZEELIEDEN  
EN BINNENSCHIPPERS  
VOOR AL UW PROBLEMEN

WENDT U TOT DE



Federaal secretaris zeevisserij



ZEEMANSBOND

**ABVV**

secretaris R. Vermote:  
0476 23 40 28

OOSTENDE - VEURNE -  
DIKSMUIDE

Jules Peurquaetstraat 27  
Oostende

Tel.: 059/55 60 85

Fax: 059/70 51 33

E-mail: btb2oostende@belgacom.net

BRUGGE

HEISTSTRAAT 3

Zeebrugge

Tel.: 050/54 47 15

Fax: 050/54 42 53

E-mail: btbzee@pi.be

## Leterme en de visserijschool

Tijdens zijn bezoek aan de Zeebrugse Visveiling liet Minister-president Leterme verstaan dat het onderwijsdossier onmiddellijk aangepakt zou worden: *“Er is momenteel overleg tussen mijn kabinet en de provincie over de hervorming van het visserijonderwijs. Ik sluit de integratie van het visserijonderwijs in het reguliere secundair technisch onderwijs niet uit”*

Herinneren we eraan dat het Provinciaal Maritiem Instituut momenteel twee vestigingen telt. Het ligt in de bedoeling van de Provincie de vestiging te Heist volgend jaar te sluiten en nog uitsluitend het gebouw te Oostende te gebruiken.

De Zeebrugse Visveiling heeft echter een tegenvoorstel klaar (zie elders in dit blad). Daar wil men een kenniscentrum op eigen terrein uitbouwen. Een blik op de Beleidsnota Zeevisserij leert ons dat Leterme daar wel oren naar heeft: *‘Er zal een intersectoraal, interbestuurlijk en interdepartementaal overleg georganiseerd worden over de manier waarop het visserijonderwijs en de beroepsopleiding van vissers in de toekomst het best georganiseerd wordt.’*

Dat het anders moet dan we het gewoon zijn, blijkt dan weer een weinig verder: *‘Er is nood aan een onderwijsvorm waarbij bemanningsleden een korte naschoolse informatieve opleiding krijgen bij elke promotie (...).’*



Yves Leterme maakt Beleidsnota Zeevisserij

## LETERME LAAT

*MINISTER-PRESIDENT YVES Leterme heeft zijn ontwerp van Beleidsnota voor de Zeevisserij opgesteld. De volksvertegenwoordigers debatteren binnenkort over de tekst vooraleer hij ter stemming gelegd wordt.*

*De beleidsbrief maakt een duidelijke breuk met de visies van vorige ministers zoals Vera Dua die uit de groene hoek kwamen. Toen probeerde het kabinet de sectortop soms te passeren, wat tot grote wrevel leidde. De nieuwe beleidsbrief maakt duidelijk dat Leterme de verwijdering tussen sectortop en overheid weer ongedaan maakt. Wat uiteraard verwacht kon worden.*

*Tegelijk wekt de nota toch verwondering. Voor het eerst worden er door een CD&V-minister kritische opmerkingen geplaatst bij de eenzijdige ontwikkeling van onze visserijvloot. Heeft de groene oefening op Landbouw dan toch sporen nagelaten?*

ZO KIEST LETERME, vreemd genoeg, duidelijk stelling in het debat over de milieu-invloeden van de boomkorvisserij: *‘De boomkorvisserij verbruikt veel gasolie. De dure gasolie weegt dan ook zwaar op de rendabiliteit. Vanuit milieuoogpunt krijgt de boomkorvisserij veel kritiek omdat deze visserijmethode sterk de bodem omwoelt wat erg schadelijk is voor het bodemleven.’*

Tot enkele jaren geleden was het ondenkbaar dat deze laatste zin in een Beleidsnota terecht zou komen. De sectortop zou prompt de nodige wetenschappelijke ‘bewijzen’ aangevoerd hebben (geleverd door het Dept. Zeevisserij van het CLO) om aan te tonen dat de boomkorvisserij nauwelijks schade aanricht. Hetzelfde geldt voor het inschatten van de visvoorraden waar de tekst letterlijk zegt: *‘Dit is enerzijds te wijten aan de slechte toestand van enkele bestanden zoals kabeljauw en heek.’* Het is een

## NEEM TOCH 'N ABONNEMENT

HVB is nu eenenzeventig jaar jong.

Geef ons de middelen om...  
er nog eens 71 bij te doen.



# IN ZIJN KAARTEN KIJKEN

verklaring die door de sector wellicht niet gevolgd wordt, want de vissers hebben ons toch voortdurend op het bestaan van massa's kabeljauw gewezen. Dat de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling verschillende keren vermeldt wordt, wijst er ook op dat het groene gedachtegoed inderdaad onuitwisbare sporen nagelaten heeft. Daarboven groeit bij de overheid stilaan het besef dat de vloot zich moet differentiëren. Want welke toekomst wacht de boomkor? De nota-Leterme zegt hierover: *'Ten gevolge van de slechte toestand van enkele visbestanden en de wil van de Europese Commissie om deze opnieuw op peil te brengen, zullen de quota in de toekomst waarschijnlijk nog dalen. Ook de uitbreiding van de gebieden met een visserijspanningsbeperking is reëel. Een voortzetting van dit beleid zou tot gevolg kunnen hebben dat de Belgische vloot te weinig dagen op zee mag verblijven om nog rendabel te kunnen vissen.'*

Merkwaardig is ook de paragraaf die het heeft over het beheren van de Belgische visquota. De lezers herinneren zich het debat dat enkele maanden geleden in HVB gevoerd werd tussen twee schippers. Daarin ging het o.a. over de vraag of een eventuele wijziging in het verdeelsysteem een cadeau aan de meest kapitaalkrachtige rederijen zou zijn. De Rederscentrale die voorstander is van een systeem van individueel transferabele quota (ITQ) betwist uitdrukkelijk dat deze gekocht en verkocht zullen worden. De beleidsnota zegt evenwel: *'De huidige regeling heeft ondermeer als pluspunt dat geen investeringen in ITQ's vereist zijn en er is geen aansporing voor Nederlandse reders tot het zich inkopen in een Vlaamse rederij'*.

Nòg minder vaartuigen,

Uiteraard wil de regering dat de grootte

**'Ergens' was de beslissing al gevallen. Vraag blijft open waar dat 'ergens' dan wel mag zijn.**

van de vloot in evenwicht komt te staan met het Europese referentieniveau. Europese subsidies voor de sector zijn daar immers van afhankelijk. Maar de regering wil blijkbaar nog iets meer: *'Het is wenselijk de mogelijkheid tot samenvoeging van motorvermogen te onderzoeken. Dit kan gerealiseerd worden door het maximale vermogen per vaartuig op te trekken. Momenteel geldt bij het samenvoegen van vermogen een limiet van 1300 pk (957 kW). Als de limiet opgetrokken wordt tot bijvoorbeeld 1500 pk (1105 kW), kan dit samenvoegen stimuleren. Op deze wijze blijft het vermogen van de vloot behouden, maar vermindert de tonnage(...).'* Dat tegelijk ook het aantal vaartuigen vermindert in onze toch al kleine vloot wordt blijkbaar niet belangrijk geacht.

Dat is om verschillende redenen eigenaardig. Ten eerste moesten we onlangs nog optekenen dat de vloot absoluut geen vaartuigen meer te missen heeft. Naar aanleiding van het bezoek van minister Leterme aan de Zeebrugse Visveiling zei RC-ondervoorzitter Bart Schiltz: *"Er zijn nu twintig vaartuigen minder dan twee jaar geleden. Dat zegt toch iets. Er moet dringend iets gebeuren om te verhinderen dat het aantal actieve vaartuigen nog verder slinkt."* Maar als de motorvermogens per schip samengevoegd worden tot 1500 pk dan zullen tal van kleine kustvaartuigen wel degelijk verdwijnen. Want niet alle reders zullen hun bijkomende pk's uit de zgn. 5.000 pk-reserve halen (van vaartuigen die momenteel niet actief zijn en waarvan er een aantal in aanmerking komen voor sloop). Hoe dit te rijmen valt met het 'verhinderen dat het aantal actieve vaartuigen nog verder slinkt' is ook voor de lezers wellicht een raadsel.

Ten tweede is dat merkwaardig omdat de Nederlandse sector inmiddels al de omgekeerde beweging aan het maken is. Daar heeft men, voor wat betreft de motorvermogens, al de tijd gesjoemeld dat het een lust was. Daar heeft men vissersvaartuigen van 1500 pk (en van veel meer ook). Maar daar werd in de begroting 2005 van het Nederlandse ministerie van visserij (LNV) ingeschreven dat de fraude met motorvermogens eindelijk aangepakt zal worden door de introductie van niet-fraudegevoelige meetapparatuur. Bedoeling ervan is de (in de sector algemeen bekende) ontsparing van motorvermogens op visserijvaartuigen aan banden te leggen. De Vlaamse regering die daarentegen het motorvermogen optrekt van maximaal 1300 naar 1500 pk beloont op die manier degenen die de concurrentie al vele jaren oneerlijk spelen en dit ten nadele van de natuur en van de vissers die zich wel degelijk aan de wetgeving houden.

Ten slotte is het merkwaardig omdat we in juni (dus lang voordat minister Leterme zijn beleidsbrief presenteerde) uit de mond van schipper Johan Hennaert het volgende konden optekenen: *"Ook wij hebben een kotter die op papier 2000 pk kan draaien. In de nabije toekomst zullen we onze pk's officieel mogen optrekken naar 1500 pk en dan zijn we er klaar voor."*

Misschien had u, lezer, ook wel geïnvesteerd in de bouw van een nieuw schip als u toen geweten had wat sommigen blijkbaar al lang met zekerheid weten. 'Ergens' was de beslissing blijkbaar al gevallen. Vraag blijft open waar dat 'ergens' dan wel mag zijn. In elk geval heeft de Belgische overheid (onder invloed van dezelfde connecties?) gedoogd dat een ontsparing van het motorvermogen kon plaatsgrijpen. Nu dreigt Leterme een beloning te geven aan degenen die er thans inderdaad 'klaar voor zijn'.

Dat deze maatregel concurrentievervalsend werkt ten nadele van de vissers die zich wèl aan de wet gehouden hebben, wordt nergens in de tekst in overweging genomen. Dat het duidelijk de belangen van de onwettig gemotoriseerde boomkorvaartuigen zijn die het visserijbeleid van de regering bepalen, wordt in de nota niet vermeld. (fv)

## CREVITS

import - export - allerlei kettingen en kettingmaten - ankers - herbruikbare materialen - visserijbenodigdheden - rubber bollen en rubber ringen

Zeebruggeaan 137, 8380 Lissewege. Tel.: 050/ 54 48 33  
 Boomkorstraat 10, 8380 Zeebrugge. Tel.: 050/ 54 45 85  
 H. Baelskaai 18, 8400 Oostende. Tel.: 059/ 32 50 13  
 Telefoneren vanuit Nederland:  
 09/ 32 50 54 48 33  
 Fax 050/ 54 79 11



Yves Leterme tot de vismijndirecteurs:

## “Geen steun zonder samenwerking”

NADAT GOUVERNEUR PAUL Breyne enkele weken geleden al tijdens de Vlaamse Garnaaldag in Nieuwpoort een poging ondernam om de verantwoordelijken van de drie kustvismijnen weer rond tafel te brengen, heeft nu ook Vlaams Minister-president Yves Leterme zich in het debat gemengd. Zaterdag 23 oktober heeft hij al uitgebreid gepraat met de Zeebrugse vertegenwoordigers. Het is de bedoeling dat hij nog voor het einde van het jaar ook met de top van het Oostendse vismijnbedrijf een hartig woordje kan praten.

Zowel in Oostende als in Zeebrugge zegt men de samenwerking wel te zien zitten, maar dan moet de andere maar eens ophouden met... dit en dat.

### Prijzenoorlog

Intussen woedt tussen de twee grootste West-Vlaamse vismijnen een prijzen- en cijferoorlog om de aanvoeders toch maar te overtuigen hun vis bij hen te verkopen. Dat is ook Yves Leterme niet ontgaan. Daarom heeft hij al laten verstaan dat de sector niet op steun moet rekenen als de vismijnen niet samenwerken. De bood-

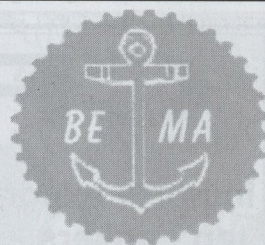
schap is niet alleen gericht naar de mensen op de foto (Marc Bekaert van de ZV, de Nieuwpoortse schepen voor visserij André De Zaeyer en afgevaardigde-bestuurder Freddy Pollet van AG Vislijn Oostende). Ook andere tenoren in de sector moeten maar eens ophouden met de stemmingmakerij. Hoe die samenwerking in de praktijk moet verlopen tussen een private onderneming (ZV), een autonoom gemeentebedrijf (Oostende) en een stedelijke vismijn (Nieuwpoort) is niet direct duidelijk. (gw)



### Duurzame visserij via verzekering

De Stichting Duurzame Visserij-ontwikkeling van voorzitter Ivan Victor maakt momenteel een inventaris op van de verzekeringspremies van de Belgische vissersvaartuigen. Bedoeling ervan is na te gaan of de premies goedkoper kunnen worden, bijvoorbeeld door ze te bundelen en zodoende een sterkere positie bij de verzekeraars te kunnen aannemen. Deze enquête kwam er op vraag van een bestuurslid van de RC.

**BEMA**  
doet het!



**Alle industriële en scheepsherstellingen-  
mekaniek en plaatwerk.  
H. Baelskaai 22, 8400 Oostende.  
tel./fax: 059 / 33 22 15.  
GSM JOHAN (0477) 31 54 15 - GSM LUDO (0477) 33 54 35.**

# Oostende haalt tien jaar achteruitgang op

*NA DRIE KWARTALEN is de aanvoer in de drie vismijnen met vijf procent toegenomen in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, terwijl de besomming lichtjes daalde. De situatie per vismijn vertoont een forse verschuiving in de richting van Oostende. Sinds het AG Vismijn Oostende in werking trad (januari 2002) is de aanvoer en de besomming van het laatste jaar als stedelijke vismijn meer dan verdubbeld. Die evolutie vertaalt zich ook in een flink toegenomen marktaandeel.*

IN SEPTEMBER KENDE de aanvoer van onder Belgische vlag gevangen platvis nochtans een terugval, waarbij de verminderde aanlandingen van schol (-8 %) en tong (-18 %) doorslaggevend waren. Dat zorgde voor een beperkte daling van de aanvoer. Voor de meeste vissoorten werden hogere prijzen genoteerd waardoor de constante prijsdaling van de afgelopen maanden gestopt lijkt. Zo

werd schelvis de helft duurder en veroorzaakte de halvering van de aanvoer van tongschar een verdriedubbeling van de prijs; Maar ook voor tong (+7,3 %), tongschar (+13 %), kabeljauw (+19 %), koolvis (+36 %), wijting (+40 %) en heek (+31 %) werd op de visveilingen meer betaald. Schol en schar kenden daarentegen een prijsdaling, waarbij vooral de kleinste scholsoortering de gemiddelde prijs naar omlaag trok.

Gecumuleerd over de periode januari-september dikte de totale aanvoer aan tot 14.800 ton (+800 ton), waarvan 3.150 ton tong (+1 %) en 3.300 ton schol (+2 %). Ondanks de gestegen aanvoer ligt de totale besomming een half procentje lager dan vorig jaar. Tong, die 51 procent van de totale besomming vertegenwoordigt, daalde met 4 procent en schol zelfs met 10 procent.

## Marktaandeel

Met 35.000 ton aanvoer blijft

Zeebrugge uiteraard de grootste aanvoerhaven. Toch is dat 685 ton minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Het is duidelijk dat die hoeveelheid in Oostende belandde. De geveilde hoeveelheid steeg hierdoor met 35 procent (+1.459 ton). Dat levert Oostende een marktaandeel van 38 procent op (30 procent vorig jaar), terwijl de ZV van 68 procent terugvalt op 60 procent.

Ook aan de inkomstzijde moet Zeebrugge fors inleveren. De 40 miljoen euro van vorig jaar zijn op 35 miljoen teruggevallen. De besomming in Oostende steeg met 30 procent, van 15,9 miljoen tot 20,8 miljoen euro.

Nieuwpoort zit op hetzelfde aanvoergewicht van vorig jaar (213 ton), maar de omzet viel terug van 879.000 euro tot 837.000 euro (-4,8 %). De Nieuwpoortse visveiling kreeg wel heel wat meer schol aangeboden maar die meeropbrengst ging volledig verloren door de lagere tongaanvoer. (gw)

## De meest krasse teksten van Flor Vandekerckhove verzameld in één boek

*\* 'Het boek is meer dan de moeite waard. In 30 essays spaart de auteur werkelijk niemand. Zonder onderscheid des persoons worden hypocriete politici, inhalige reders, veilingbestuurders met een gespleten tong en de Europese instellingen netjes op hun plaats gezet.'*

De Nar

*\* 'Hierbij is ondermeer gebleken dat de heer Vandekerckhove hoofdredacteur is van "Het Visserijblad", een maandblad dat de laatste maanden niet getuigt van fijnzinnigheid en menselijke diplomatie.'*

Ex-minister Jaak Gabriëls (thans voorzitter RC) in een brief aan de CVR

*\* 'Een zeer goede informatiebron is Het Visserijblad. De hoofdredacteur is een zeer controversieel figuur. Hij is echter zeer goed gedocumenteerd.'*

Senator Jan Loones in een Commissievergadering van het Vlaams parlement.

*\* 'Hij is tegen àlles!'*

Aalmoezenier Demaeght in een gesprek met de lekenconsulente van Oostende

*\* 'Polemist ter zeevisserij is een bloemlezing waarin de journalist geen blad voor de mond neemt en zich nog minder de mond laat snoeren.'*

Het Laatste Nieuws.

*\* 'Ware het niet dat bepaalde volksvertegenwoordigers zich laten informeren via HVB, onze reactie zou verspilde tijd zijn.'*

Ex-voorzitter Bart Schiltz in de RC.

*\* 'Het is een boek dat ook breed de maatschappelijke problemen benadert. Goddank zijn er toch nog een paar bewust kritische intellectuelen zoals Flor Vandekerckhove.'*

Tijdigen.

# 14,85

(Verzendingskosten inbegrepen)

## Polemist ter zeevisserij

Essays, commentaren, pamfletten en polemieken

Flor Vandekerckhove

Polemist ter zeevisserij wordt u thuisbezorgd van zodra u 14,85 overschrijft op rekening

384-0596581-18 van Het Visserijblad (vermeld: boek).



## AG Vismijn Oostende nog niet winstgevend

HET AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF Vismijn Oostende is opgericht om zelfbedruipend te worden. Dat gebeurde in een periode waarin minder dan twintig procent van de aanvoer van de Belgische zeevisserijvloot in Oostende passeerde. De stedelijke vismijn zat toen op een historisch dieptepunt. De vismijn kostte de stad jaarlijks tientallen miljoenen. Het nieuwe SP.a-CD&V-stadsbestuur wilde daar een einde aan stellen. De vismijn moest een zelfstandig gemeentebedrijf worden of verdwijnen. Vandaar dat het businessplan bij de oprichting van AG Vismijn Oostende ervan uitgaat dat de vismijn na vijf jaar break-even moet draaien. Het kapitaal voor de oprichting van het vismijnbedrijf werd ter beschikking gesteld door de stad. Daar tegenover stond dat de stadskas

Oostends visserijschepen Yves Miroir: "De tijd dat we even groot zijn als Zeebrugge nadert"

niet langer moet opdraaien voor het jaarlijks verlies van circa 50 miljoen van de vismijn. Intussen krijgt AGVO al drie jaar 1,2 miljoen euro uit de stadskas en mag daar ook de volgende twee jaar op rekenen. Na 2006 moet het vismijnbedrijf voldoende cashflow genereren om volledig autonoom te functioneren. Schepen Yves Miroir geeft toe dat de exploitatie nog niet winstgevend is. "Dat was ook niet voorzien. Alhoewel de resultaten beter zijn dan verwacht was er veel meer geld nodig voor investerin-

gen, herstellingen en kosten. Ondermeer de elektriciteitsfactuur is veel hoger opgelopen dan ingeschat. Ondertussen beschikken we wel over de beste infrastructuur van alle vismijnen. Als het ooit tot een samenwerking of fusie van de vismijnen komt is het ook logisch dat de grootste activiteit in Oostende wordt ontplooid." "We hebben vorige week de kaap van één miljard oude franken gerond. Op jaarbasis rekenen we op een omzet van 31.000 euro. Ons marktaandeel groeit constant en bedraagt straks veertig procent. Met 54 vaartuigen is de helft van de vloot nu al klant in Oostende. Als Zeebrugge beweert dat ze zeventig procent van de markt en negentig procent van de vloot in handen heeft, dan is dat gelogen. De tijd dat we even groot zijn als Zeebrugge nadert", zegt de voorzitter van AGVO die met zijn uitspraken de cijferoorlog nog wat aanzwengelt. (gw)

## EEN ALTERNATIEF

Breskens als Uw aanvoerplaats geeft U de volgende voordelen:

- \* Lage vaste mijnkosten;
- \* Hoge opbrengst voor Uw GEHELE vangst door kopers voor zowel de Belgische versmarkt als de Nederlandse vers- en fileermarkt;
- \* Zeer hoge servicegraad
- \* Vervoer vanuit elke aanvoerhaven;
- \* Dagelijkse visverkoop;
- \* Groot lokaal handelarenbestand, zowel groot- als kleinhandel.



Probeert u het eens en u zult versteld staan van Uw meeropbrengst

## ZEEUWSE VISVEILING BRESKENS NV

KAAI 1, 4511 RC BRESKENS tel: (+31) 117 3 81 634, fax: (+31) 117 382 303

E-mail: zeeuwse-vis@zeelandnet.nl

F. Lokerse privé tel (+31) 117 38 0685 of (+31) 651 314 190

ROBERT DE CORTE WERD in 1923 in een Brugs arbeidersgezin geboren. Zowel zijn grootvader als zijn vader waren actieve vakbondsactivisten en nadat De Corte zijn middelbare diploma behaald had kon hij aan de slag bij het ACV.

In het ruime gezichtsveld van De Corte was de visserij sindsdien steeds aanwezig. Robert was voor de visserijgemeenschap (en vooral voor de individuele visser) altijd een waardevolle bondgenoot in het streven naar goede opleidingen, een degelijke sociale zekerheid en het wegwerken van discriminaties met andere sectoren.

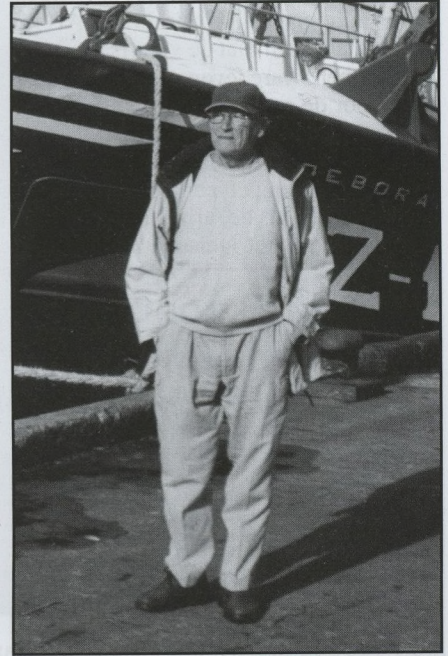
*ALS ROBERT DE CORTE in Heist aan zijn pensioenperiode begon, werd het opeens heel stil in zijn leven dat tot dan toe bestaan had uit afwisseling, uit bezigheid, uit oog hebben voor de noden en vooral uit... helpen waar het kan. Ook bij De Corte moest de sprong naar het*

Robert De Corte:

## ‘Het is niet gemakkelijk het conservatisme uit de visserij te bannen.’

*pensioen verwerkt worden, temeer daar die gepaard ging met het wegvallen van 's mans trouwe gezellin en echtgenote Thérèse die was komen te overlijden. Maar de maatschappelijke noden blijven hoog en al vlug voelde Robert de drang weer opkomen om met de mensen contact op te nemen.*

WAT BETEKENDE DEZE man voor de visserij? Hij werd op 10 januari 1923 in Brugge geboren. Een groot deel van zijn jeugd bracht hij door bij zijn grootouders. De schooltijd werd doorgebracht in het St.-Leo College te Brugge. Tijdens de oorlogsjaren werden de scholen voor andere zaken gebruikt en werd hij verplicht zijn middelbare studie te onderbreken. Op het einde van de oorlog is hij 17 en gaat hij zich in het nabijgelegen Wingene voor de bezetter verstoppen. Na de bevrijding krijgt hij nog de gelegenheid zijn diploma van hoger



# The Proof of the Pudding

Lezer! Wellicht kent u iemand die blij zou zijn mocht hzij een gratis exemplaar van HVB in handen krijgen. Voor ons is dat dan weer een enige gelegenheid om HVB nog ruimer te verspreiden. Misschien levert dat proefnummer ons vervolgens wel een nieuwe abonnee op, want *the proof of the pudding...*

Zend een gratis proefnummer naar:

Naam: ... ..

Straat en nr: ... ..

postnr en gemeente: ... ..

En dan krijgt de persoon een HVB-proefnummer opgestuurd al dan niet met de groeten van

Naam en voornaam: ... ..

Uitknippen en opsturen naar HVB, Brusselstraat 12 te B-8450 Bredene

## ... is in the Eating





*Carnavalmaandag van maart 1965 was voor Heist en de Vrije Visserijschool een waar feest. 's Middags werd in de vissershavens van Zeebrugge de hektreiler Z.594 "Alfred" van reder Raymond Snauwaert (Rabadoe) gedoopt. Mgr. Van Gheluwe hanteerde de kwispel in het bijzijn van Minister Alfred Bertrand (Verkeerswezen, rechts vooraan op de foto) peter van het vaartuig, en volksvertegenwoordiger Dries Claey (links). Tussen de twee christen-democratische tenoren zien we Robert De Corte, schepen van Heist en syndicaal vrijgestelde voor de visserij. Ook was er in het stadhuis een diplomafeest voor de leerlingen van de Vrije Visserijschool. (foto jd)*

vissers en oud-reders bij het sectorleven te blijven betrekken. De echtgenotes deelden de pladijsjes gratis uit. Het werd enorm gewaardeerd. De groep werd een attractie. Zij werden overal gevraagd en kregen de titel van ambassadeurs van de vispropaganda.

### Duurzame visserij

De spectaculaire ontwikkeling van de elektronische technieken in de visserij werd door Robert De Corte gebruikt om jonge reders en leraars kennis te maken met de visserijtechnieken van de toekomst.

In Engeland, Schotland en Ierland had men een vergelijkbaar probleem. Ook daar moest men de traditioneel ingestelde visser overtuigen van het nut van de nieuwe navigatie- en visserijtechnieken. Het probleem werd daar opgelost via een "Mobile Training Unit" die op vooraf afgesproken tijdstippen aanwezig zou zijn in de verschillende vissershavens. Specialisten zouden zodoende de vissers ter plekke benaderen. 'Daar konden de vissers nieuwe technieken en navigatietoestellen zien en ze konden ter plekke opgeleid worden om ermee te werken. Als de Training Unit in een regio kwam waar oudere toestellen gebruikt

werden, dan werd een nieuwe versie ingebouwd, zodat de nieuwste versies op het terrein aanwezig was. In de Mobile Unit was ook een simulator aanwezig die praktisch alle aspecten van de visvangst kon simuleren: havengebieden, weersomstandigheden, het gebruik van netten en hoe die zich gedragen in verschillende omstandigheden en welke aanpassingen er mogelijk zijn. Voor de Vlaamse visserij bleef het echter steeds bij "vertellingen", maar ik kreeg het voor elkaar een van die Mobile Units naar onze vissershavens te loodsden. De visserij scholen, de vissers, de reders konden het ding komen bekijken.'

Voor Robert moest het mogelijk zijn een Mobile Unit in te zetten voor de visserijhavens langs het Nederlandse Zeeland, Vlaanderen en Noord-Frankrijk. 'In de Europese gemeenschap had men wel oor naar dit grensoverschrijdend initiatief maar... ook nu weer moest ik constateren dat het conservatisme moeilijk uit onze sector te bannen zou zijn. Het heeft nog lang geduurd, tot enige jonge reders later in het Franse Bretagne kennis maken met een hypermoderne visserijsimulator, dat er een gelijksoortig project in Vlaanderen kon ontstaan, met de steun

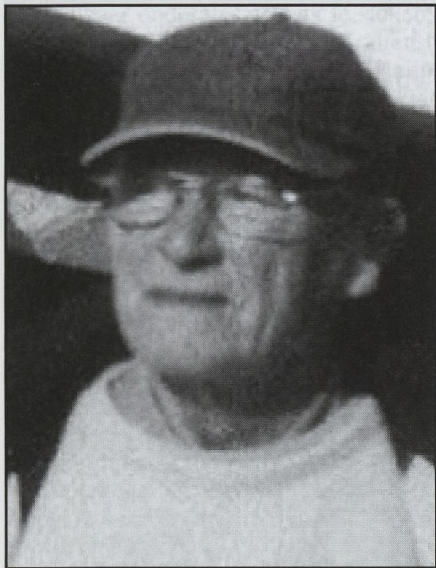
van de baggersector, de visserij en de VDAB.'

### De Corte had geen schepen, hij was een schepen

In het college had Robert Openbare werken en Politie onder zijn bevoegdheid. In die functie heeft hij het alomberoemde carnavalweekend in Heist mee uitgebouwd tot het grootste evenement langs de kust. Voor Heist is het een hoogdag. De Corte: 'Boeiend toch is het om te zien hoe datgene dat ooit een kinderstoet was, kon uitgroeien tot een stoet waarin volwassenen voor eventjes terug kind mogen worden.'

Robert wilde ook dat de gemeente haar plichten opnam voor wat de sociale woningbouw betreft. De Corte: 'Met een notaris als burgemeester en een middenstander als collega-schepen was het geen gemakkelijk debat. Toch konden we het voor elkaar krijgen dat het ook voor arbeidsgezinnen mogelijk werd een eigen huis te verwerven. Het is een verwezenlijking waar ik nog altijd trots op ben.'

Uit zijn loopbaan onthoudt hij vooral de grote inspanningen die er geleverd moesten worden om in de sector een



syndicale werking op gang te krijgen. De Corte: 'Men kreeg de vissers zo moeilijk tesamen.' Ook is het hem bijgebleven dat de politieke wereld nauwelijks in de sector geïnteresseerd is. Robert maakt daarbij uitzondering voor wijlen Daniël Coens die begrip had voor het visserijonderwijs.

Robert De Corte is nu op pensioen. Waarbij de interviewer het niet kan helpen op te merken dat hij op dat moment iets te ver afstand genomen heeft van het reilen en zeilen in gemeente en visserij. We hopen dan ook heimelijk dat hij met dit interview weer helemaal teruggekomen is. En die kans is reëel, want kijk, het interview was nog niet uitgeschreven of we kregen al een lezersbrief in de bus, getekend Robert De Corte!

Interview en foto's Juul De Vocht

### Oostenderadio en Belgacom

Het kuststation van de marine (Oostenderadio) deelt mee dat Belgacom vanaf 1 januari 2005 niet langer de verrekening van radioverkeer voor radiocommunicatie aangeboden onder de AAIC-code BE01 van de ITU zal verzekeren. De verrekening van het Inmarsatverkeer onder dezelfde code blijft evenwel mogelijk.

In Oostende is gewezen reder, visser en kapitein bij Baggerwerken, Decloedt Florent Daems (78) op 12 oktober overleden. Florent Daems werd geboren in Oostende op 11 november 1925 en was weduwnaar van Germaine Goderis. In de jaren zestig was hij eigenaar van het kustvaartuig O.743 Johnny.

### Oostkust zonder visserij-school? Grote vergissing!

In een plaatselijk reclameblad las ik het bericht dat de Heistse Visserij-school in 2005 zal ophouden te bestaan. Het aantal leerlingen dat voor het beroep kiest zou te klein zijn in verhouding tot het aantal op de Oostendse campus. Blijkbaar vergist men zich hier schromelijk.

Wie nog het vissersberoep wil aanleren zal moeten naar Oostende "trampen" en gevreesd wordt dat maar weinigen van de oostkust er zullen voor kiezen dagelijks minstens twee uur met de kusttram te sporen. Afwachten maar.

Anderzijds bewijst het verleden dat men de vloot niet van de wettelijke bemanningsleden kan voorzien met de leerlingen die uit de Oostendse campus komen. Het Oostendse programma richt zich hoofdzakelijk naar de sleep- en reddingsdiensten, naar de baggerbedrijven en naar de kleine handelsvaart.

Na de harde klappen die de vissersvloot de laatste jaren te verduren kreeg zou dit wel eens het begin van het einde kunnen betekenen voor de Zeebrugse vissersvloot. Het trieste is evenwel dat daar geen enkele beleidsmens van wakker ligt. Met haar zeventig percent aandeel in de Belgische vissersvloot zullen er te Zeebrugge vaartuigen uit de vaart moeten genomen worden ondermeer door een gebrek aan bemanning.

Zij die gedroomd hadden van een centraal aangepast maritiem oplei-

*Lezersbrieven bestemd voor deze rubriek worden opgestuurd naar HVB, Brusselstraat 12 te 8450 Bredene. Faxen kan op 059 32 55 59. E-mail gaat naar het.visserijblad@telenet.be. Niet ondertekende brieven komen in de prullenmand terecht. de redactie behoudt zich het recht voor de brieven te redigeren en desgevallend in te korten. Publicatie houdt niet in dat de redactie met de inhoud van de brief akkoord gaat.*



dingsinstituut op de gronden rond de nieuwe vissershaven te Zeebrugge, midden in de thuishaven van de sleep- en reddingsdiensten van de moderne vissersvloot, van de baggerschepen van de jachthaven van de Zeemacht en de grote terminals... mogen hun droom voor de eerstvolgende decennia vergeten. Een en ander zal banen kosten. Zou daar niemand van wakker liggen?

R. De Corte, Heist

### Zeevisser licht beroep?

Een dagblad stelde aan de hand van een rondvraag een lijstje van de negen zwaarste beroepen op. De samenstellers hebben de bevraging wellicht in hun eigen binnenlands kringetje uitgevoerd. De zeevisser komt in elk geval niet in het lijstje voor. Het wordt aangevoerd door de bouwvakker, gevolgd door de

bandwerker, ploegenarbeider en bejaardenhulp(st)er. De leerkracht, opvoeder, truckchauffeur en verpleger volgen op gelijk hoogte. Op de negende plaats duikt zowaar de copywriter op, een job die blijkbaar onder zwaardere mentale druk staat dan pakweg die van onze ministers. Ons viel het ten slotte nog nog op dat er in het lijstje geen sprake is van journalisten.

## Edwin Lauwereins

### Scheeps- en algemene schilderwerken

### Verhuur van hoge drukspuit

300, 500 en 700 bar.

Havenstraat 3 - 8400 Oostende

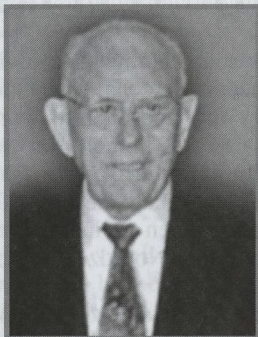
Tel.: 0475 61 65 89

Tel.: Nick 0477 43 40 14

Fax: 059 33 06 11

## Jan Buisseret naar Oostende

### 89-jarige Jérôme Pieters overleden



Op 9 oktober is Jérôme Pieters, de grondlegger van Pieters Visbedrijf, op 89-jarige leeftijd

in Sijsele overleden. Jérôme Pieters, op 15 mei 1915 geboren als derde kind in een landbouwersgezin uit Sint-Kruis-Brugge, vertrok in 1937 met zijn ouders naar Frankrijk om er in de Limousin een boerderij te exploiteren. Bij zijn terugkeer werkte hij enkele jaren als verpleger in het Sint-Janshospitaal te Brugge en belandde daarna als bediende bij de ziekenbond De Gilde. Hij huwde in 1937 met Elisabeth Raes waarmee hij vijf zonen en een dochter kreeg. Niets liet op dat ogenblik vermoeden dat hij het in de vissector zou maken.

Na de tweede wereldoorlog begon Jérôme voor eigen rekening een vervoerbedrijfje voor vis. Een jaar later startte hij met twee broers een visbedrijf in een Zeebrugs pakhuys. In 1952 werd Jérôme een echte zelfstandige ondernemer. Hij huurde de garage van Parukske Kamile Dumarey in de Tijdokstraat waarin twee koelcellen stonden. Daar ging hij officieel op 1 februari 1953 van start, een datum die vorig jaar aanleiding was voor de viering van 50 jaar Pieters Visbedrijf.

Jérôme Pieters moest opboksen tegen gevestigde bedrijven en deed dat op innovatieve wijze door als eerste machinaal te portioneren en vis in te vriezen tot min veertig graden. In 1955 verliet zijn Pieters Visexpress de garage en trok naar het nieuwe gebouw dat hij achter zijn woonst in de Leopold II-Laan liet bouwen. Weldra kwamen zijn vijf zonen Gilbert, Leo, Gerard, Bernard en Daniël een voor een in het bedrijf waar zowel de omzet als de tewerkstelling jaar na jaar groeide. In de jaren zeventig volgde de grote expansie en de verhuizing naar de industriezone Blauwe Toren in Brugge. In 1980 regelde Jérôme zijn opvolging en trok zich het jaar daarop uit de dagelijkse leiding terug. (gw)



Jan Buisseret, van opleiding economist, en in januari 1989 in dienst getreden als marketing manager bij de Zeebrugse Visveiling, is aangeworven door AG Vismijn Oostende. Binnen de sector is dat een verrassing van formaat. Buisseret is zeer goed vertrouwd met de werking van de ZV en van het Pefa-veilsysteem waar hij commercieel manager was. Hij werkte ook een tijdje in Spanje voor Pefa. In Oostende zal hij, als adjunct van Freddy Pollet, leiding geven aan de verdere uitbouw van het elektronische veilen en de uitbreiding van het thuishoppersnet.

### Schiltz stelt P.518 te koop

De P.518 Andrew J met thuishaven Portsmouth, een gewezen Nederlandse kotter, ligt sinds augustus aan de kant in Zeebrugge. De Britse licentie is verkocht. Mede-eigenaar Bart Schiltz zegt dat hij uitkijkt naar de mogelijkheid om het vaartuig onder Belgische vlag te brengen. Daar moet binnen afzienbare tijd ruimte voor zijn omdat momenteel

5.000 pk niet actief is binnen de vloot. Een aantal vaartuigen zal wellicht uit het vlootregister verdwijnen waardoor er vervangingsvaartuigen in de plaats kunnen komen.

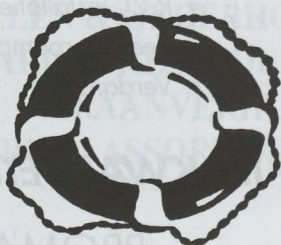
De P.518 werd in 1999 ingekocht door Bart Schiltz en zijn partner, wijlen Remi Carton, ter vervanging van het vlagschip GY.269 De kaper, de vroegere Z.69 De kaper.

#### TE KOOP

Kleine Brusselle viswinch met kabel. Goede staat  
Prijs 750 euro.  
Tel.: 050 / 31 45 54

#### TE KOOP

Sportvisserssloep Micky, ligplaats Nieuwpoort. Motor Alfa Romeo. Lengte 6,5 meter. Kant en klaar voor visserij.  
Tel.: 0477 / 46 47 37.



COOPERATIEVE PRODUCENTENORGANISATIE

## VLAAMSE VISSERSBOND

H. Baelskaai 27 te 8400 Oostende

Een jonge en dynamische ploeg staat voor U klaar om de belangen te verdedigen van de kleinste kotter tot de grootste bokker. Wij verdedigen zowel uw quota als uw belangen aan de vistrap. Ook de lonen van de vissers en de boekhouding van de reders nemen wij ter harte

**Wenst u een woordje uitleg of wilt u weten wat u het zal kosten, neem dan gerust contact met ons op en vraag naar Liliane**

**Tel: 059 / 33 04 35 of fax naar 059 / 33 24 04**

# Kabeljauwstand uiterst laag

NET ALS DE TWEE vorige jaren adviseert het ICES-rapport ook voor volgend jaar een nulvangst voor kabeljauw in de Noordzee.

Volgens de biologen is het eveneens slecht gesteld met de scholstand waarvoor zij de vangsten met de helft willen verminderd zien om stockherstel mogelijk te maken. Een positief geluid is dat het tongbestand dit jaar gegroeid is waardoor volgend jaar een lichte toename van de vangst te verwachten is. In het Oostelijk Kanaal staat dat bestand er nog steeds goed voor, dit in tegenstelling met schol die onder druk staat. Zowel in de Ierse als in de Keltische Zee is de situatie lastig. In de gemengde visserij met soorten als kabeljauw hebben de beheersmaatregelen voor het meest bedreigde bestand gevolgen voor de visserij op andere soorten.

De adviescommissie van de *International Council for the Exploration of the Seas* (ICES) heeft haar beheersadviezen voor het jaar 2005 bij de Europese Commissie ingediend, zoals dat al jaren gebruikelijk is. De Commissie legt nu de toegelaten vangstenhoeveelheden (*total allowable catches* of Tac's) in de gemeenschappelijke wateren vast. Het zijn uiteindelijk de visserijministers van de lidstaten die op 21 december in Brussel vergaderen onder voorzitterschap van de Nederlandse minister Veerman die de nationale quota te bekrachtigen.

Het biologisch advies vraagt om de vangst van kabeljauw in de Noordzee volledig stop te zetten tot het bestand voldoende kans heeft om zich te herstellen. De biologen oordelen dat uit metingen van de bestanden blijkt dat de aanwas van jonge kabeljauw laag ligt en dat de kabeljauwstand zich nog steeds op een uiterst laag niveau bevindt. Zij stellen vast dat de scholstand niet verder achteruit gaat, maar tegelijk dat het zich nog steeds onder de veilige grens bevindt. Daarom is een beperking van

de visserij op schol nodig. Het advies stelt dat wanneer de tac van 61.000 ton van dit jaar op 35.000 ton wordt gebracht het bestand binnen een jaar boven de biologisch veilige grens uitkomt. In 2005 doorgaan met dezelfde visserijdruk zal tot een daling van het scholbestand in de Noordzee leiden, stellen de biologen.

Het Noordzee-tongbestand zit ruim boven de biologische veilige grens. Daarom mag het vangstniveau lichtjes naar omhoog. Ook het quotum voor horsmakreel mag naar boven bijgesteld worden. Voor makreel is er dan weer een aanbeveling om de vangst met een vijfde te verminderen.

## Andere visgronden

In tegenstelling met de Nederlandse kottervloot, nagenoeg volledig op de Noordzee aangewezen, heeft onze vloot nog uitwijkmogelijkheden. In het Oostelijk Kanaal, onze tweede belangrijkste visgrond, zal de toestand, wat tong betreft, weinig verschil vertonen met dit jaar. De visserijdruk op schol is er echter te groot, waardoor dat quotum zeker

## VAN VOORDEN-PROMAC



### VAN VOORDEN GIETERIJ B.V.

- Scheepsschroeven
- HODI Superior@straalbuizen
- Industrieel gietwerk
- Olie-, water-, en vetgesmeerde schroefassystemen

### VAN VOORDEN REPARATIE B.V.

- Scheepreparatie
- Occasion schroeven
- Zinkanoden
- Slijtsloffes
- Droogsystemen voor werkkleding

### PROMAC B.V.

- Stuurmachines
- Roeren
- Verstelbare schroeven met reductiekasten
- Boegschroeven
- Speed-up kasten
- Hydraulische dekkranen
- Reddingsboten en davitsystemen
- Koel-, vries- en scherfijnsinstallaties
- Bilgewaterreinigers
- R.O.-installaties
- Zeewaterpompen
- Verdampers

## EEN VOORSPRONG IN KWALITEIT EN TECHNIEK

### VAN VOORDEN

Tel. +31(0)418-571200  
Fax +31(0)418-515790  
Web [www.vanvoorden.nl](http://www.vanvoorden.nl)  
E-mail [info@vanvoorden.nl](mailto:info@vanvoorden.nl)

### PROMAC

Tel. +31(0)418-683333  
Fax +31(0)418-683355  
Web [www.promac.nl](http://www.promac.nl)  
E-mail [info@promac.nl](mailto:info@promac.nl)

lager zal uitvallen. Die combinatie zal wellicht wegen op het tongquotum omdat de toegelaten vangsthoeveelheid bepaald wordt in functie van de soort die er het slechtst aan toe is. Dat is ook de situatie van de Ierse Zee waar platvis en kabeljauw dooreen gevangen worden. Het ICES-advies vraagt ook hier een stopzetting van de kabeljauwvisserij waardoor het de vraag is in hoeverre schol- en tongquota daardoor beïnvloed worden.

In de Golf van Biscaje werden tekenen van herstel bij het tongbestand waargenomen. Voor het tongbestand in de Golf werd er tot op heden geen herstelplan ingevoerd, hoewel dat werd geadviseerd. De TACs werden er wel beduidend lager gezet. Dit zou het bestand volgend jaar opnieuw binnen de veilige biologische grenzen moeten brengen. In de zuidwestelijke wateren zijn de voor-

uitzichten voor zeeduivel gunstig waardoor er ongetwijfeld een hogere Tac uit de bus komt.

### Keltische Zee

De tongpaaistand in de Keltische Zee is sinds de het begin van de jaren zeventig quasi ononderbroken gedaald. Voor wat de schol betreft neemt de paaistand toe tot 1990 om nadien af te nemen tot een minimum in 2002. De vissterfte van schol is er zeer hoog. Daarom luidt hier het advies om de visserij op schol sterk te verminderen en wel met niet minder dan 75 procent. Als alternatief wordt een herstelplan naar voor geschoven. De situatie van tong is er helemaal anders. Door de sterke jaarklasse 1998 kende het tongbestand een heropleving waardoor de biomassa een veilig niveau bereikte. Desondanks wordt ook hier een reductie geadviseerd omdat de vis-

serijsterfte door de visserijdruk nog boven het voorzorgsniveau ligt.

Het is nu wachten op de bekendmaking van de Tac's door de Europese Commissie. Van belang voor de sector is de omzetting van de Tac's in reële quota. De vangstprognoses laten voorzien dat de toegelaten tongvangsten niet op ver-rassingen zullen uitdraaien. Anderzijds blijft het afwachten in welke mate de regels van het voorzorgsprincipe zullen toegepast worden. Dat zal bepalend zijn voor de hoeveelheid schol en kabeljauw die volgend jaar mag aangevoerd worden. (gw)

	ICES-gebied	2002		2003		2004		2005	
		ICES	TAC	ICES	TAC	ICES	TAC	ICES	TAC
Kabeljauw	IV (Noordzee)	0 t	49.300 t	0 t	27.300 t	0 t	27.300 t	0 t	?
	VIIa (Ierse Zee)	0 t	3.200 t	0 t	1.950 t	0 t	2.150 t	0 t	?
	VIIe-k (Eng. Kanaal, Bristolkanaal, Zuidkust Ierland)	5.300 t	8.700 t	3.800 t	6.700 t	700 t	5.700 t	5.200 t	?
Schol	IV (Noordzee)	77.000 t	77.000 t	60.000 t	73.000 t	0 t	61.000 t	35.000 t	?
	VIIa (Ierse Zee)	2.800 t	2.400 t	1.900 t	1.700 t	1.600 t	1.300 t	2.200 t	?
	VIIId (Oostelijk kanaal)	5.800 t	*6.700 t	5.300 t	*6.000 t	5.400 t	*6.060 t	4.400 t	?
	VIIIf.g (Keltische Zee)	680 t	680 t	660 t	660 t	210 t	560 t	250 t	?
Tong	IV (Noordzee)	14.300 t	16.000 t	14.600 t	15.900 t	17.900 t	17.000 t	17.300 t	?
	VIIa (Ierse Zee)	1.100 t	1.100 t	1.010 t	1.010 t	790 t	800 t	1.000 t	?
	VIIId (Oostelijk kanaal)	5.200 t	5.200 t	5.40 t	5.400 t	5.900 t	5.900 t	5.700 t	?
	VIIIf.g (Keltische Zee)	1.000 t	1.070 t	1.240 t	1.240 t	1.000 t	1.050 t	840 t	?
	VIIIf.a.b (Ierse Zee, Westkust Ierland)	0 t	4.000 t	0 t	3.800 t	2.000 t	3.600 t	4.100 t	?

\* TAC VIIId + VIIIf



### Activiteitenkalender voor vissers

#### NOVEMBER

- 1-3 Maritime Security Expo & Conference in Rotterdam (Nederland)
  - 16-20 "Rotterdam Maritime" in Rotterdam (Ned.)
  - 22-23 Visserijraad in Brussel
- #### DECEMBER
- 19 Opendeur VDAB-opleidingscentrum Zeebrugge
  - 20-21 Visserijraad in Brussel.

## Scheepsdiesel



# RENAUD

BVBA Vantorre - Devinck

ALLE SCHEEPSHERSTELLINGEN

PLAATSEN, HERSTELLEN & ONDERHOUD VAN DIESELMOTOREN  
(ZOWEL MARINE- ALS INDUSTRIEMOTOREN)

KRAANVERHUUR

MAGAZIJN MET RUIM ASSORTIMENT WISSELSTUKKEN

H. Baelskaai 8, 8400 Oostende

Tel.: 059/32 28 75 - - Fax 059/ 32 56 59 - MOBIL: 0477 / 362 562.

Oplossing brandstofprobleem in de visserij?

## Productie van 10 miljoen liter biodiesel in Oostende

DEZE MAAND MOET het kostenplaatje bekend zijn voor de bouw van een installatie voor de productie van biodiesel op het industrieterrein Plassendale. Biodiesel kan gewonnen worden uit de recuperatie van olie uit vetten van visafval. Een paar bedrijven hebben al studiewerk verricht, maar de interesse van AG Vismijn Oostende kan de doorbraak betekenen voor de bouw van een installatie met een jaarproductie van tien miljoen liter. Het zou een alternatief kunnen zijn voor het Biopower-project dat in mei werd afgeblazen.

EEN PRODUCTIEEENHEID TER vervanging van Biopower past in de invulling van de scheikundige site van Plassendale. Het project waarvoor reeds een milieuvergun-

ning was uitgereikt voor de verbranding van 240.000 ton dikke fractie van drijfmest die groene stroom moest opleveren voor 13.000 gezinnen. Het was een initiatief van de West-Vlaamse Elektriciteitsmaatschappij, de Vlaamse Milieuholding en twaalf veevoederbedrijven. De hoge kostprijs (44,7 miljoen euro), de technische vereisten en de onzekerheid over de toekomstige mestwetgeving heeft de investeerders afgeschrikt. Er is dus ruimte voor een nieuwe project.

AG Vismijn Oostende onderzoekt momenteel de mogelijkheid voor de bouw van een installatie voor de productie van biodiesel. Dit zou gebeuren in nauwe samenwerking met enkele bedrijven uit de energie- en chemische sector. Biodiesel is een duurzame brandstof, vervaardigd uit plantaardige of dierlijke oliën. De brandstof wordt bekomen door transesterificatie, een scheikundig proces dat

methyl esters (de scheikundige naam van biodiesel) en glycerine (gebruikt bij zeepproductie) oplevert. Biodiesel heeft tal van milieuvordelen: afbreekbaar, niet giftig en bij verbranding is de CO<sub>2</sub>-uitstoot (zwavelarm) lager dan bij fossiele brandstoffen. Het gebruik van biodiesel wordt ondermeer in Duitsland al op relatief grote schaal toegepast (1.700 tankstations). Ook in Frankrijk wordt diesel gemengd met biodiesel verkocht. In Friesland lopen al experimenten waarbij de dienstschepen van de scheepvaartinspectie op milieuvriendelijke brandstof varen. De technologie is dus geen probleem. Bovendien is er de Europese doelstelling om 5,75 procent van de brandstof uit biobrandstoffen te halen tegen 2010.

Het was voorzitter van AGVO Yves Miroir die het voorstel bekendmaakte. *"We weten dat het geen goedkoop productieproces is."*

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport  
Scheepstransport  
Spoortransport  
Luchttransport



van Noord- tot Zuid Europa  
ferrydiensten over het Kanaal  
op internationaal net  
met de nabije luchthaven

# YOUR GATEWAY TO EUROPE

**EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt:**

gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuiskopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen : Administratie Vismijn Oostende :

Tel.: 059/32.34.12 - 059/33.90.90 - 059/33.90.99 - Fax : 059/32.05.82

e-mail : [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)

Permanente info aanlandingen : Tel. : 059/51.86.34

*Een installatie die duizend liter per uur produceert kost drie miljoen euro. Qua productie denken we aan tien miljoen liter per jaar. Als het eindproduct onder de 25 eurocent (10 frank) de liter kan verkocht worden kan dit winstgevend zijn. Daarom denken we eraan om nog een dochteronderneming op te richten voor dit project dat momenteel nog in een studiefase verkeert."*

Voor de visserij zou dat een welge-

komen alternatief kunnen zijn, al zal dat voor de gebruiker de kost van de plaatsing van een voorverwarmingsinstallatie vergen.. Een goedkopere brandstof, ondermeer door lagere accijnzen, zou natuurlijk welkom zijn. De gemiddelde prijs van de visserijbrandstof bedroeg in september 0,34 euro per liter of 37 procent meer dan vorig jaar. In oktober was de dagprijs al opgelopen tot 0,37 euro. (gw)

## Eerste visbedrijf voor Plassendale

VISDISTRIBUTEUR ICEMARK NV uit Middelkerke wordt het eerste visbedrijf dat zich op de industriezone Plassendale zal vestigen. Samens een transportonderneming wordt twee miljoen euro geïnvesteerd in een nieuwe vestiging in de Oostendse achterhaven. Icemark voert al zes jaar verse vis in uit IJSland en Afrika, gedeeltelijk via de Oostendse luchthaven, en mikt nu ook op de meer import van groenten en fruit uit Oeganda. Voor de uitbreiding van de infrastructuur viel de keuze op een inplanting op Plassendale omwille van de logistieke voordelen zoals een goede verbinding naar de autosnelweg en de nabijgelegen luchthaven.

Icemark is eigenlijk de voortzetting van Superior Salmon Express(1) waarvan zaakvoerster Margret Jonsdottir geen onbekende was in de Oostendse vismijn. Zij ging vijftien jaar geleden van

start ging met de invoer van verse zalm uit IJSland. Icemark heeft de oorspronkelijke activiteit ondertussen fel uitgebreid en haalt nu ook torpische vissoorten vis per luchttransport uit het Afrikaanse continent. De ingevoerde vis vindt grotendeels zijn weg naar supermarkten en groot-handelaars binnen de Europese Unie. Icemark NV is een volle dochter van Icemark Island dat in handen is van twee IJSlandse echtparen. Zij hebben ook Icemark Africa in Oeganda opgericht dat werkt met gecharterde vliegtuigen van de onlangs in Oostende neergestreken luchtvaartmaatschappij MK Airlines. Het bedrijf werkt samen met het Belgisch-Luxemburgse transportbedrijf John Driège. De logistieke partner draagt eveneens bij in de aankoop van een hectare industriegrond en de investering in een gebouw met een oppervlakte van tweeduizend

vierkante meter. Icemark zal op Plassendale instaan voor de overslag, herverpakking, etikettering, verkoop en distributie van de goederen.

In 2002 bracht Icemark de invoer van Oegandese groenten en fruit op gang met aanvankelijk het Verenigd Koninkrijk als enige bestemming. Ondertussen is de distributie uitgebreid naar Italië, Spanje en Portugal. Het transportbedrijf ziet nog heel wat potentieel in andere afzetgebieden. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan de nieuwe EU-lidstaten en de Verenigde Staten. Anderzijds zoekt Icemark ook toenadering tot nieuwe productielanden als Zuid-Afrika en Zuid-Amerika. Ook de mogelijke participatie aan aquacultuurprojecten in IJSland en Afrika behoren tot de doelstellingen van de bedrijfsleiding.

Dit jaar zal de Belgische vestiging haar omzet van 11 miljoen euro in 2000 optrekken tot 24 miljoen euro. De vervrachte tonnage groeide van 1.683 ton tot 4.200 ton in dezelfde periode en het zeskoppige personeelbestand breidde uit tot zeventien medewerkers. (gw)

(1) Zie Het Visserijblad 1 december 1989 "Oostende krijgt wekelijk portie vliegende vis", p. 10.

### Failissementen

TOP-FISH BVBA, Sint-Jansbergsteenweg 30, Loonbeek, kleinhandel in vis. Failliet verklaard in Leuven op 14 september 2004.

REDERIJ RACHEL-SARAH BVBA, Zandstraat 98, 8200 Sint-Andries-Brugge, rederij ter zeevisserij en eigenaar van Z.519 Rachel Sarah. Failliet verklaard op 23 september 2004.

# N.V. HOSTYN

De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende - Bruggelaan 12, Bredene*

*Tel.: 059 / 32 31 80 - Fax: 059 / 32 47 28*

## Waakzame Hondenwachtprijzen uitgereikt



In aanwezigheid van 155 sympathisanten werd de 8ste Waakzame Hondenwachtprijzen uitgereikt. De prijs van verdienste ging naar de Seaking-bemanningen als blijk van waardering voor de talrijke hulp- en reddingsoperaties waarbij vissers betrokken waren. Het helikopterteam van het 40ste esquadron van de luchtmacht was vertegenwoordigd door commandant-vlieger Dicky Claeys. De prijs voor de aanvoer van het grootste zeedier ging naar de bemanning van de Z.60 Blue Angel van de Rederij NV Beheer Shamrock. Zeedierenjager Klaas Devries, zoon van de Urker reder Hendrik Devries, was niet aanwezig. Het terracotta-beeld-

je werd door plaatsvervanger Oscar Osaer in ontvangst nemen voor de aanvoer van een tarbot van 13 kg die vorig jaar in Oostende geveild werd. Tenslotte werd Scheepstimmerbedrijf Lowyck & zoon als eregenodigde gehuldigd in de persoon van Guy Laurent omdat het bedrijf de ambachtelijke scheepsbouw in ere houdt. Zoals elk jaar ging het gezellig samenzijn in de feestzaal Walrave in Raversijde, een organisatie van het Visserscomité van oud-visser Eddy Serie, Ivan Fonteyne en Lucien Desomer, gepaard met een diner en de nodige dansspasjes. Op de foto de laureaten en organisatoren samen met meter Viviane Blontroock en peter René Vandecasteele.



Het wereldberoemde vissersplaatsje Volendam aan het IJsselmeer en het vlakbij gelegen eiland Marken wordt dagelijks onder de voet gelopen door dagjestoeristen waarbij zelfs de Japanners zich niet onbetuigd laten. Volendam heeft die roem te danken aan de garnalpellers, de vissers en niet in het minst aan de typische klederdracht die tot op vandaag in ere wordt gehouden. Het toerisme heeft echter de overhand genomen. Zeven dagen op zeven zijn de talrijke restaurants en souvenirwinkels geopend. Onafscheidelijk van het dorpsbeeld is het typische vismijngebouwje. De laatste leden van de Coöperatieve Visafslag hebben onlangs

Geen sloopvergunning voor oudste vaartuig

## 0.225 te duur om te slopen?

Kabinet Leterme al te schaars met informatie

Zoals bekend waren er zeven sloopaanvragen, waarvan er vier werden weerhouden. De helft bevindt zich in Nederlandse handen.

Op 5 oktober kreeg Florent Daems, eigenaar van het houten vissersvaartuig O.225 Norman Kim tot zijn grote verbazing de melding in de brievenbus dat er voor zijn vaartuig geen sloopvergunning was toegekend. Naar verluidt valt de sloop van zijn vaartuig van 20,60 meter 'te duur' uit. Met andere woorden, onze berichtgeving omtrent de sloop van vier vaartuigen (vorig nummer) was onjuist. We moeten toegeven dat er geen officiële mededeling was gedaan over de sloopregeling, alhoewel de biedingen al op 3 augustus geopend werden en Florent Daems en echtgenote Erna Lingier al onmiddellijk hoorden dat ze als derde geloot waren. Van officiële zijde hebben wij tot op vandaag zelfs nog niets kunnen vernemen. Ook het laatste nummer van het Informatieblad van de Rederscentrale maakte de leden-reders niet wijzer. In de plaats van de O.225 zou de N.723 Pallieter (bouwjaar 1969) van Rederij Eltin uit Oostende (eigenaar: Adrie Schreuder uit IJmuiden) een sloopvergunning gekregen hebben.

Reder Florent Daems (59) had na 43 jaar in de kustvisserij gerekend op de uitstapmogelijkheid. Zijn houten vaartuig uit 1957 is met 47 jaar het oudste van de vloot en de meevarende zoon had al uitzicht op ander werk.

We vinden het hoogst eigenaardig dat er geen communicatie was over de afhandeling. Er is nauwelijks geweten hoe de procedure in elkaar steekt, hoeveel geld er beschikbaar was en hoeveel tonnage men eigenlijk wilde slopen. Uit de Beleidsnota Zeevisserij van Yves Leterme komen we te weten dat door de beperkte slooprondte 711 GT uit de vloot verdwijnt. Enige openheid over het gebruik van gemeenschapsgeld zou passend zijn.

Voor de eigenaars van de O.225 is alle hoop nog niet verloren. In de Beleidsnota staat dat de mogelijkheid tot samenvoeging van motorvermogen moet onderzocht worden. Misschien daagt langs die weg een koper op voor de 250 pk van de O.225.

aat te koop



beslist om het gebouwtje te verkopen en dat zorgt voor beroering in het dorp. Door het slinkend aantal vissers is er nog weinig acti-

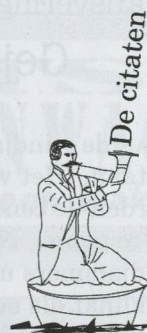
viteit en wordt het moeilijk het tot Rijksmonument verheven gebouw te onderhouden. Enige tijd geleden hebben de coöperanten de afslag te koop aangeboden aan de gemeente Edam-Volendam. Na een eventuele verkoop willen de vissers het de afslag wel blijven huren. De Visserijvloot van Volendam telt nog amper dertien vaartuigen. Zeven jaar geleden waren er nog meer dan het dubbele. Langer geleden werde de kaden ingenomen door meer dan tweehonderd kwakken en bidders. Het vismijngebouwtje ligt de bevolking dan ook nauw aan het hart. Vanuit historisch en toeristisch standpunt hecht de gemeente belang aan het behoud van de afslag. Zelfs als de visserij er volledig verdwijnt blijft de naam van het dorp verbonden met de visserij op het Marker- en IJsselmeer. "De functie van de afslag moet dan ook niet worden afgebouwd. We moeten juist proberen om de afslag nieuw leven in te blazen", luidt het in het kamp van de voorstanders van het behoud. Secretaris Berends van de Nederlandse Vissersbond stelt dat de noodzakelijke sanering er toe zal leiden dat er rond het IJsselmeer maar één visafslag meer overblijft. "Als straks ook de Visafslag van Enkhuizen sluit moeten we proberen de Enkhuizer vissers naar Volendam te krijgen. We mogen nooit toestaan dat Urk de enige afslag wordt, ook al zou dat een investering betekenen om ook andere vis dan aal te kunnen veilen. Onze ambachtelijke visafslag is van eminent belang voor het toerisme van Volendam." (foto gw)

### Reder Roger Calcoen (67) overleden

Vrijdag 8 oktober is de gewezen Nieuwpoortse reder Roger Calcoen (67) onverwacht overleden. De zoon van Tuur van Kotjes, woonachtig in Lombardsijde, was jarenlang een vaste waarde in de Nieuwpoortse vismijn. Roger was gehuwd met Odette Vermote en laat drie kinderen na.

Calcoen werd op 24 april 1937 in Nieuwpoort geboren als zoon van visser Arthur Calcoen. Zoals het destijds de gewoonte was trok hij met vader in zee. Eerst met het houten N.701 Angelus en later op de stalen N.704 Girona. Daarna kwam hij terecht op de N.579 Karine. Roger Calcoen liet in 1975 de N.15 De Kottens bouwen in Oostkamp, een vaartuig dat nog steeds actief is als O.15 Zilvermeeuw. In 1984 volgde de N.52 Kottens II, de eerste zogenaamde eurokotter van de vloot, die hij samen met schipper Yvan Hennebert in de vaart bracht. Als schipper boekte Roger Calcoen mooie resultaten. Vijf jaar later, na een zwaar werkongeval, besloot hij het vaartuig van de hand te doen. De Kottens II werd door de nieuwe eigenaar vernummerd tot de N.52 Seahunter en ging in oktober 1998 verloren op de Oostdijkbank. De scheepsramp kostte het leven aan de vier bemanningsleden.

Met het oog op de toekomst van zoon Gino zorgde Roger Calcoen nog voor de bouw van een derde schip. Het werd de kleinere maar polyvalente N.73 Kotje, een vaartuig dat tot vijf jaar geleden in handen van de familie Calcoen bleef. Het vaart nog steeds onder Belgische vlag als N.64 Mooie Meid voor rekening van de Zoutkampse garnaalrederij De Rousant, de onderneming die destijds ook de gelichte N.52 Seahunter (nu TX.27) opkocht maar niet behield.



'Men vergeet maar al te dikwijls dat ons vissersbedrijf geen vogelpikmaatschappij maar een belangrijk onderdeel van onze nationale economie is.'

J.H.K. in  
HVB 15.10.1954 !

'Wij stelden ons Waakzame Hondenwach-beeldje voor als symbool van strijd voor het voortbestaan van ons vissersberoep. (...) Kort nadien werd "vissersberoep" tussen haakjes geplaatst. De seksuele ondertoon en het vervolg erop kon in de verste verte niet worden voorzien.'

Eddy Serie tijdens toespraak  
op het Vissersfeest.

'De inkringing van de werkweek ligt vast in akkoorden. In ruil kregen de werkgevers een bijzonder hoge arbeidsproductiviteit, zoals in België en Duitsland. Door aan te dringen op een langere werkweek voor hetzelfde loon, riskeren de werkgevers die hoge productiviteit als gevolg van een dalende motivatie aan te tasten.'

John Monks, secretaris-generaal van  
de Europese Vakbondskoepel (ETUC)

'Het kweken van tonijn moest zijn redding worden. Maar de kwekers werden rijk en de tonijn is meer dan ooit bedreigd.'

Het Nieuwsblad, 11.08.04.

'De overtreffende trap van een politieke vijand is een politieke vriend.'

Yves Desmet in DMBoeken

'Zelfs wanneer een vat olie meer dan 100 US dollar kost zullen wij nog rendabel zijn!'

Howard Millar,  
financieel directeur Ryanair

'Buitensporige verloningen kunnen worden beschouwd als misbruik van vennootschapsgoederen.'

Erik Monard, vennoot Advocatenkantoor  
Monard-D'Hulst, in Trends 21.10.04

'De duisternis rukt op, in Europa. Reken maar dat Buttiglione zich zal inschurken in het zondebeseff van Lech Walesa-Polen, Maltese aristocraten, Italiaanse fascistien en Britse conservatieven die je nooit zonder pochet ziet omdat ze zo graag jongetjes likken.'

Hugo Camps in DM, 26 10 04.

'Meer en meer zie ik de schrijvende pers het slaafje worden van de tv-journalistiek. Vandaag zijn de hoofdredacteurs van de kranten niet meer de toonaangevende figuren, wel de Siegfried Brackes.'

Manu Ruys in De Journalist 21.09.04

'In tegenstelling tot Duitsland en Nederland, waar de overheid draconisch het mes heeft gezet in uitkeringen en vervangingsinkomens en daar een groot protest mee losroept, lijkt het hier vrij probleemloos te zullen gaan. Een van de redenen is dat België erin geslaagd is om vijf jaar na elkaar - zij het met enkele trucs - een begroting in evenwicht in te dienen. Een prestatie van paars die te weinig naar waarde wordt geschat.'

Yves Desmet in De Morgen 02.10.04

In deze dertiende aflevering van de reeks Zeevrouwen presenteren we u...

## Gejammer op de windjammers

HET SCHEEPSTYPE VAN de windjammer heeft zo'n vijftig jaar bestaan. Het waren zeilschepen die probeerden de concurrentie met de stoomboten aan te gaan. Na WO II was het rijk van de windjammers uitgezongen. Windjammer? Het klinkt als een verwijt en in oorsprong was het dat ook. De bemanningen hadden dan ook niet weinig last met de enorm grote vierkant getuigde zeilen die het gevaarte over de oceanen moesten jagen.

Het waren vrachtschepen en er was voor de mannen geen comfort aan boord. Er was evenwel een uitzondering op de Spartaanse levenswijze: het heiligdom van de kapitein waarvan de weelderigheid kon wedijveren met een herenhuis aan de wal.

De verblijven waren vaak zo gezellig dat menig kapitein zijn echtgenote meenam op zee, alwaar zij huidhoudelijke takan uitvoerde gedurende de vele maanden dat het schip op zee vertoefde.



Zelfportret (1901) van de scheepsschilder Anton Otto Fischer. Zittend in een bootsmansstoeltje hangend onder de boegspriet van de windjammer Gwydyr Castle.



De gezagvoerder van een windjammer neemt er zijn gemak van met zijn echtgenote in een suite. Tot het interieur behoren een piano, geslepen spiegels en een kleed van bont.. De echtgenote vergezelde de kapitein op zijn wereldreizen.

## SKB - Life Saving Equipment nv

Maatschappelijke zetel:  
Royerssluiskaai 48  
B-2030 Antwerpen  
Tel.: 03/ 201 89 70  
Fax : 03/ 201 89 71

E-mail naar  
[skb.lse.ost.@village.uu.net.be](mailto:skb.lse.ost.@village.uu.net.be)



Afdeling Kust  
H. Baelskaai 8A  
B-8400 Oostende  
Tel.: 059/ 33 96 00  
Fax: 059/ 33 96 01

reddingsvesten - reddingsboeien - drijvende toestellen - valschermsignalen - stakellichten - man.o.boordlichten - noodzenders Locat - radio Beacon - reddingsvlotten: RFD, Elliot, Viking, Zodiac, Autoflug, Bombard, Avon, Callegari, Servaux, Mitsubishi, Soniform - nazicht brandblusapparaten.

- ERKEND SERVICESTATION -

**VERANTWOORDELIJKE VOOR DE KUST: A. VAN DURME. TEL.: (0475 25 88 02.**



# DE LAATSTE DE VUURTORENWACHTER

Voor mensen met een kwak hart en een wak karakter



## VISMIJNEN STOPPEN CONCURRENTIESTRIJD!

BINGO! Alweder heeft de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling 1 nieuw machien ontwikkeld. Vorige maand konden wij u al trots de *Moby-TV-Imago-Block* © presenteren. Heden stellen we u de *Moby-Concurrentievalsings-Kopblock* © voor. Dat Kloonmachien zal 1 einde maken aan de helse concurrentiestrijd tussen de visveilingen. Vroeger was die concurrentie even hels, maar dan was de ZV aan het winnen. Bijgevolg was er geen enkel probleem met de concurrentieverhoudingen. Thans evenwel is de vismijn van Oostende aan 1 heropstanding begonnen waar Jaak Gabriëls (VLD / RC) in Limburg niet om kan lachen. En op 1 ander welbepaald provinciaal niveau, dichter bij huis, konden ze daar al evenmin om lachen. Dus heeft de RC, onder rimpuls van de neutrale reder Bart ZV, de verenigde vakbondssecretarissen opdracht gegeven 1 machien uit te peinzen dat de concurrentiestrijd stopzet nog vooraleer Pefa.Com in de solden gezet wordt. Het moest dus rap gaan!

Na het kloonproces (zie photo onderaan) bleken de drie vismijnen spontaan tot samenwerking over te gaan. In consensus beslisten ze om de algemene leiding aan de ZV toe te kennen. Tegelijk besloten ze de vismijnen van Nieuwpoort en Oostende af te breken en die volledig te laten herbouwen door 1 bouwfirm die onbekend wenst te blijven.

(Mogen we aan den Dirk vragen om te proberen dat nog even in de Beleidsbrief Visserij van Chief Leterm te foefelen?)



## O.395 Van der Weyden in de vaart gesteld

De viszouterij en -drogerij Morubel werd inghuldigd en in gebruik gesteld

### Inleiding

## O.395 Van der Weyden

- stalen diepzeetreiler
- in 1953-54 gebouwd in Beverley (nabij Hull)
- oorspronkelijk gevaren als Northcape
- tonnage: 599,15 bt, 167,87 nt
- lengte: 53,43 m
- breedte: 9,14 m.
- motor (stoomaggregaat): C.D. Holmes & Co (Hull).
- motorvermogen: 940 pk
- eigenaar: NV Motorvisserij, H. Baelskaai, Oostende

### Britse zusterrederij

De latere Van der Weyden voer de eerste maanden voor de Britse zustermaatschappij Thomas Hamlings onder de naam Northcape. Op 9 november 1954 werd de treiler toegevoegd aan de zusterschepen O.294 Van Orley en O.299 Van Oost. De O.395 was met zijn 940 pk het grootste schip van de vloot van NV Motorvisserij, maar heeft amper drie jaar gevaren.

### In 1957 verloren in IJsland

Op 30 maart 1957 liep de O.395 Van der Weyden op de kliffen van de IJslandse zuidkust. Het vaartuig schuurde eerst over een onder water gelegen rotsrichel en kwam in een lagune terecht waar het niet meer uitgeraakte. De bemanning van de O.83 Prince de Liège en de O.397 Rubens waren getuige van het voorval. Omdat het tij zakte kon de bemanning van de Rubens geen lijn leggen. De IJslandse reddingsdienst schoot dan lijnen naar het schip en kon vijftien vissers met het wippertoestel (reddingstoel) naar het nabijgelegen strand brengen. De schipper, stuurman, eerste motorist en marconist bleven aan boord. Ze loosden 14 ton stookolie en 6.000 liter levertraan maar slaagden er niet in om de treiler met volle motorkracht over de rotskam te krijgen. Uiteindelijk verlieten ook de laatste vier bemanningsleden het schip omdat er storm op komst was. Bij het eerstvolgende springtij trachtten drie IJslandse visserijwachtschepen het schip naar open wateren te slepen, maar dat is hen niet gelukt. De O.395 bleef in de lagune rondslingeren tot het volledig afgetakeld was.

De bemanning bestond uit Jean Stemgee (schipper), Victor Bauwen (stuurman), Jan Major (bootsman), Raymond Hallemeersch, François Lauwereins, André Coenye, Marcel Anseeuw, Raymond Brock, Marcel Smis, Léon Willems (matrozen), Roger Dhaene (lichtmatroos), Ronald Beyen, Walters Vercurysse (scheepsjongens), Marcel Wellecomme (kok), André Dedulle (telegrafist), Eugène Nayaert (1ste machinist), Mauritius Mares (2de machinist), Eduard Wormleighton (1ste stoker) en Emilius Reilzen (2de stoker).

### Vaartuigen NV Motorvisserij

In 1954 bezat der rederij NV Motorvisserij, opgericht in 1929 na de fusie van de Pêcheries d'Islande en de Pêcheries à Vapeur, volgende acht vaartuigen: O.293 Van Eyck (1951, 880 pk); O.294 Van Orley (1951, 880 pk); O.296 Van Oost (1951, 880 pk); O.297 Rubens (1946, 850 pk); O.298 Van Dijck (1950, 880 pk); O.299 Breughel (1946, 850 pk); O.305 François Musin (1948, 400 pk); O.395 Van der Weyden (1953, 940 pk)

Dat de Belgische Zeevisserij niet bij de pakken blijft zitten, heeft men deze week eens te meer kunnen vaststellen. Inderdaad, na het bouwen door twee grote reders van verschillende motortreilers, zonder te spreken van de talrijke kleine reders die met alle middelen in hun bereik, de schepen moderniseren, werden ook op nijverheidsgebied verschillende verbeteringen verwezelijkt en nieuwe afdelingen gesticht zoals thans weer het geval is geweest.

Inderdaad waar wij enkele jaren geleden de diepvriesinstallaties van de Frigorifières du Littoral zagen tot stand komen, werd achteraf een zelfde soort installatie door de Froid Industriel verwezelijkt, en is men thans overgegaan tot het in bedrijfstellen van een Zouterij en Drogerij voor vis, die een van de meest moderne in zijn genre mag genoemd worden. Voor het in bedrijfstellen van deze instelling had de definitieve overname onder Belgische vlag plaats van de treiler O.395 <<Van der Weyden>>, die tot de familie van de schilders behoort, door de N.V. Motor Visserij in gebruik genomen. Het is onmogelijk dit prachtig vaartuig verder te beschrijven daar de technische gegevens ons daartoe ontbreken. Dit vaartuig zal zoals zijn voorgangers, de diepvisserij op IJsland bedrijven. Het in dienst stellen in België ging gepaard met een eenvoudige plechtigheid aan boord van de treiler zelf in het visdok van Oostende, waarop talrijke personaliteiten uitgenodigd waren.

Het was de heer L. Decrop, die de uitgenodigden verwelkomde en op de betekenis wees van het in de vaart stellen van dit nieuw vaartuig. Daarop had de wijding plaats in tegenwoordigheid van kapitein Allary en zijn ganse bemanning.

## HET GEBEURDE



Redactie: Guido Walters

## JAAR GELEDEN

*Deze maandelijkse  
rubriek is gebaseerd op  
HVB van 1954.*

### **Drogen en zouten van vis**

Na deze korte ontvangst op het prachtige grote schip, dat natuurlijk feestelijk bevlagd was, begaven de genodigden zich naar de nieuwe Morubelfabriek. Een bezoek werd gebracht aan de nieuwe instellingen, waar vis volgens een zeer moderne manier zal gedroogd en gezouten worden, meestal bestemd voor uitvoer naar Kongo en andere landen. De heer L. Decrop stelde de fabriek in bedrijf door het aansteken van een der reusachtige droogovens. Wat vooral de aandacht trekt is de sobere en moderne wijze

waarop de fabriek, in zeer korte tijd door de ondernemingen Wwe Van Coillie en Zonen gebouwd werd.

Ook daar werd de erewijn geschonken. De heer Lucien Decrop gaf enkele woorden uitleg over het nieuwe fabriek, dat slechts een <<begin>> kan genoemd worden en er op voorzien is spoedig uitbreiding te nemen. Hij wees er op dat deze nieuwe nijverheid in staat is de visserij in het algemeen te helpen, en sprak de hoop uit door het uitvoeren van gedroogde vis naar Kongo een grote dienst te bewijzen aan de Belgische visserij.

De ingebruikneming van deze twee aanwinsten voor onze visserij werd besloten met een banket, waarop de personaliteiten uitgenodigd waren.

### **Het banket**

Op het banket werd in de eerste plaats het woord gevoerd door de heer Delbaere, voorzitter van de Motorvisserij, die een belangrijke rede uitsprak getuigend van werkelijkheidszin en praktische kennis van zaken. Hij wees op het feit, dat het Visserijbedrijf door de hogere instanties te veel onderschat wordt, daar ze geen begrip hebben voor het risico dat deze mensen lopen. Hij bracht terloops hulde aan

het grootse werk door de heer Baels voor de visserij verwezelijkt; Daar het spoor de snelheid opdrijft inzake vervoer, hoopte de heer Delbaere dat de Minister van Openbare Werken in het zelfde tempo ons met het hinterland zou verbinden langs de weg, wat voor de visserij van het grootste belang is. Hij bracht tenslotte hulde aan de medewerkers van zijn rederij en in het bijzonder aan de heer Lucien Decrop en zijn medewerkers Menu, Carbon en Rochus Legein; Hij vertrouwde het schip toe aan kapitein Allary, die in samenwerking met zijn rederij er het maximum moet uithalen. Tenslotte huldigde hij de heer Bauwens John, die hij als de grootste pionier en baanbreker van de Belgische visserij bestempelde. De 89-jarige deken van de visserij werd daarop door alle aanwezigen toegejuicht. Daarna werd nog het woord gevoerd door de heer Parker die namens de Engelse Maatschappij het schip overhandigde, hopen dat dit nieuwe vaartuig de visserij zou ten goede komen.



Overheid en sectortop lieten betijen

## Sjoemelende eurokotters hebben Vlaa

BIJNA TWINTIG JAAR geleden nam een nieuwe ploeg dit blad in handen. Al die jaren heeft HVB het wel en wee van de **visser**s gevolgd. We hebben in die twintig jaar veel mooie momenten mogen beleven. Maar de allermooiste ogenblikken waren deze waarbij de Vlaamse **kust**visser's in **directe actie** traden. Ongehinderd door de etiquette die aan de groene tafels onderwezen wordt, zegden ze vrank & vrij wat ze te zeggen hadden. Onderhavig stuk mag dan ook gelezen worden als een **eresaluut** aan die kustvisser's die, veelal onbegrepen en geïsoleerd, geprobeerd hebben in Vlaanderen een boeiende vissersgemeenschap in stand te houden.

Is de Vlaamse Vissersbond inmiddels uitgeraasd? Dan is dit het moment om Barbaix en de zijnen toe te roepen:

**"Forwards, my lads, sail on, for Death's breeze blows in a fair wind!"**

DE VLAAMSE KUSVISSERS klagen er al sinds ver in de vorige eeuw over: *'Elk jaar weer moeten wij, schippers op de kleinste Vlaamse vaartuigen, machteloos toezien hoe grote Nederlandse eurokotters hier de kust komen schoonvegen'*.

Nadat de eurokotters gepasseerd zijn, valt er voor de plaatselijke visser's nog nauwelijks iets te rapen. Jaar na jaar zijn we getuige geweest van protesten, bijeenkomsten en acties.

BUITENSTAANDERS BEGRIPEN ER niets van. Werd er in de jaren zeventig van de vorige eeuw niet zoiets als een 12-mijlszone vastgelegd, een visgebied vlak voor de kust dat alleen maar door kleine kustvisser'svaartuigen bewerkt mag worden? Ja, dat is inderdaad zo. In die zone mag alleen gevist worden met vaartuigen waarvan het motorvermogen de 300 pk niet overschrijdt.

Vandaar ook dat de beroepsorganisatie van reders in dit land, de Rederscentrale (RC), de klachten van die kustreders nooit ernstig genomen heeft. De voorsprong die de Nederlanders in de kustwateren realiseren wordt daar uitgelegd als zijnde de fout van de Vlaamse visser's die geweigerd hebben te investeren.

Op het eerste gezicht lijkt deze redenering te kloppen. Maar al op het tweede gezicht wordt het sim-

plisme ervan volkomen duidelijk en het derde gezicht toont ons dat er achter die redenering alleen maar onzin schuilt. De Europese Unie (EU) heeft destijds inderdaad een project ontwikkeld om de kustvisserij te moderniseren. Dat had inderdaad de start kunnen zijn om ook de gemeenschap van Vlaamse kustvisser's (die toen groter, krachtiger en levendiger was dan nu) mee omhoog te trekken in de vaart der volkeren. Dat laatste is duidelijk niet gebeurd. Hoe komt dat?

Wie denkt dat we een open deur instappen door die vraag te stellen, die dwaalt. Want het is niet wàar dat de sector destijds niet bereid was te investeren in nieuwe kustvisser'svaartuigen. Het klopt zelfs niet dat dit ook niet daadwerkelijk gebeurd zou zijn, want de eurokotter is toch geen onbekend schip in de Vlaamse visserij.

Uiteraard zouden reders uit de kustvisserij ook verder gegaan zijn met de modernisering van hun vloot. Waarom

zouden zij de overvloeiende subsidiepot van de EU ongemoeid naast zich hebben laten liggen? Ook zij konden (door middel van deze subsidies die tot 40% van de nieuwbouwprijs van een vaartuig konden bedragen) hun kapitaal fors in waarde zien toenemen. Uiteraard zouden we op die manier een kustvisserij hebben zien ontstaan die, laat ons zeggen, levendiger oogt dan dit vandaag het geval is.

Waar is het fout gelopen? Moeten we de fout bij de Vlaamse kustvisser's zoeken? Kunnen we de reders ter kustvisserij een gebrek aan ondernemerschap aanwrijven? Dat is in elk geval wat daarover te horen valt, zowel bij ambtenaren, politici als bij reders uit het grote vlootsegment... Laat ons eens kijken of het ook klopt.

### Superkustvaartuig

De EU heeft de modernisering van de kustvisser'svloten indertijd op de manier georganiseerd (en met de gevolgen) die we inmiddels goed kennen: *minder, maar groter*. Daaruit ontstond het project van de eurokotter. In de conceptie van de EU moest het een super kustvaartuig worden, in staat om alle kusten van de EU te bevissen. Het moest gedaan zijn met onder de kerktoeren te vissen, voortaan zou je Nieuwpoortse kustvisser's rond de Britse kusten aantreffen en Britse kustvisser's voor



# se kustvisserij vernietigd



Nieuwpoort.

Het project bleek een schot in de roos te zijn omdat de nieuwsvoortige kustvaartuigen uiteraard bij voorkeur bleven vissen onder de kerktoren waar ze nu veel harder tewerk gingen. Een schot in de roos ook omdat de reders er nog een schep bovenop deden. De Nederlandse reder Anton Dekker vertelt het succesverhaal (1): 'Eind zeventiger jaren (...) bleek het zeer lucratief te zijn om met een eurokotter binnen de 12-mijlszone te vissen. De kabeljauw-, schol- en tongbestanden stonden er goed voor, wat uitmondde in goede resultaten voor de toenmalige eurokotters.' Maar al heel vlug gebeurde er iets helemaal anders: 'Met name in de zuid had men snel in de gaten dat het vissen met meer dan 300 pk nòg veel lucratiever was. Hierop volgde begin jaren tachtig, met name in de zuid, een ware nieuwbouwgolf van eurokotters. (...) De eerste eurokotter met 500 pk diende zich aan, en behaalde zeer goede resultaten.' Reder Dekker is ook moediger (2) dan de meeste Vlaamse reders die we geïnterviewd hebben. Als voorbeeld geeft hij zijn eigen schip. Zelf reedt hij de SL 9 uit met een Caterpillar van 513 pk.

## Sjoemelen gedogen

Hola! Was de 12-mijlszone wettelijk niet beperkt tot 300 pk? Dekker: 'Het ministerie gedoogde deze pk-overschrijding, ondanks dat ze er zich wel degelijk van bewust waren. (...) We moeten ach-

teraf concluderen dat zowel het RIVO als het Ministerie van LNV hierin volledig gefaald hebben.'

De eurokotters uit de zuid waarover Dekker spreekt zijn ook deze die jaar na jaar de West-Vlaamse kust kwamen leegvissen. Het waren schepen waarvan de reders doelbewust de wetgeving

'In deze situatie van onwettige concurrentie was investeren in de kustvisserij zinloos.'

naast zich neergelegd hadden en die daarin gedekt werden door hun organisaties, de Nederlandse overheid en... de Rederscentrale.

Merkwaardig is inderdaad dat we de patroonsorganisatie van de Vlaamse reders in die kwestie heel de tijd aan de kant van de Nederlandse eurokotters moesten zoeken. Het leek wel op collaboratie. (3) De enige erkende producentenorganisatie in de Vlaamse visserij begreep niet — correct is wellicht: wilde niet begrijpen — dat er op die manier een wig geslagen werd in de Vlaamse vissersgemeenschap. (4) De weigering om het gesjoemel met de pk's aan te klagen zou er uiteindelijk toe leiden dat de eenheid in de sector compleet vernietigd werd. Want het is niet omdat Dekker dat nu nog maar zegt dat we het vroeger al niet wisten: tegen de Nederlandse eurokotters valt niet te concurre-

ren omdat ze teveel sjoemelen. De Vlaamse kustvisserij werd bijgevolg niet vernietigd doordat de kustvissers geweigerd hebben te investeren. De Vlaamse kustvisserij werd vernietigd door het gesjoemel met motorvermogens dat vele jaren na elkaar ongestraft is doorgegaan. In deze onwettige situatie kwam correct vissen overeen met verliezen. Hetzelfde geldt uiteraard voor wat betreft het correct investeren in de ondernemingen die met die vervalste concurrentie opgescheept zitten. Daardoor zijn die investeringen niet doorgegaan!

Er hoeft geen professor economie uitgenodigd te worden om ons dat uit te leggen. Want het is in die kwestie zoals Rudy Barbaix, de voorman van de kustvissers, het destijds al zegde: 'Een hondje kan het rieken.' Maar geen enkele studie, geen enkele professor, geen enkele minister van landbouw heeft de vinger op die etterende wonde gelegd. Er zou wel eens een studie mogen gemaakt worden die onderzoekt hoe dat komt.

## Moraal

Of vissen het kunnen, weet ik niet. Maar de hond die in zijn eigen staart bijt is een bekende uit het lijstje Vlaamse spreuken & gezegden. Het wordt gezegd van iemand die bijzonder fel tekeergaat, maar die na afloop moet constateren dat hij, op het einde van de rit, zichzelf in de gracht gereden heeft.

De vis is al te schaars geworden, de olie al te duur, het gesjoemel al te groot. De overgemotoriseerde eurokotters worden gedwongen een stap terug te zetten en nu wordt opeens wel mogelijk wat gedurende tientallen jaren niet gekund heeft: de motorvermogens moeten naar omlaag. Inmiddels zijn de kustvisgronden wel danig verarmd, is de Vlaamse kustvisserij maar een schim meer van wat ze geweest is.

Bijna twintig jaar al zijn we getuige van deze afgang. Bijna twintig jaar lang hebben we gezien hoe het wegvallen van de kustvisserij een hypotheek legde op de hele vissersgemeenschap, want het gewicht van de kustvisserij in die gemeenschap is onmetelijk veel groter dan haar economisch belang. (5)

Er is door die RC wat afgesakkerd en geklaagd in al die tijd. Er werd geroepen en betoogd, beschuldigd en afgeschoten, afgebroken en aan



de kant gezet, aangeklaagd en uitgejouwd, weggewimpeld en vervloekt. Er werden standpunten ingenomen of juist niet, meningen werden verworpen en verketterd. Er werd geboycot en gelobbyd. Er werd gratis vis verdeeld en er werd geweigerd nog langer in zee te gaan. Er werden studies gemaakt en nog en nog. Er werd een congres bijeengeroepen en zelfs een staten-generaal. Ministers van landbouw liepen de kaai af, de ene al wat sneller dan de andere; maar we hebben er niet weinig zien passeren in al die jaren. En nooit heeft de sectortop die mensen luidop gezegd dat de ontsparingen in het motorvermogen wel eens de oorzaak zouden kunnen zijn van al te veel problemen. Te weinig quota? Komt door overdreven veel pk's! Te dure olie? Overdreven veel pk's! Vermindering van de stocks? Overdreven veel pk's! Arbeidsongevallen? Overdreven veel pk's! Leegvissen kustwateren? Overdreven veel pk's! Ruzies in de Rederscentrale? Overdreven veel pk's! Failissementen? Overdreven veel pk's! Ambetante Vlaamse Vissersbond? Overdreven veel pk's! Scheve rendabiliteit? Overdreven veel pk's! Aanvallen vanuit de milieuhoek? Overdreven veel pk's! En of het beheersen van dat motorvermogen (in de realiteit en niet alleen op papier) dan toch even een prioriteit had mogen worden, wil deze zwaarbelagde sector overleven!

We hebben het speciaal nagevlooid en we hebben zodoende een bijzonder lange lijst van zaken & mensen samengesteld die door de sectortop wèl als prioritair aan te pakken probleem aangeduid werden. Op die lijst zijn wij, vreemd genoeg, verschillende keren onszelf tegengekomen, maar nergens helaas vinden we vermeld dat de ontsparingen van het motorvermogen een probleem vormen! Wat ons dan weer sterk in onze mening dat we de toekomst van de Vlaamse visserij nooit aan de sectorelite hadden mogen toevertrouwen.

Flor Vandekerckhove  
(De illustraties kozen we uit de foto's die Guido Walters in 1998 van de kustvissersacties gemaakt heeft)

(1) 'Anton Dekker spreekt over oplossing pk-problematiek "Wat is het alternatief?"' in Visserijnieuws van 8 oktober 2004. Alle citaten van Dekker komen uit dat stuk. Dekker is reder en lid van de Werkgroep Motorvermogen die probeert de ontsparingen terzake in de Nederlandse sector onder controle te brengen.

(2) De moed van Dekker wordt wel relativerend als we weten dat in de begroting 2005 van het Nederlandse ministerie van visserij (LNV) ingeschreven werd dat de fraude met motorvermogens aangepakt zal worden door de introductie van niet-fraudegevoelige meetapparatuur.

(3) De bescherming van een kleine kuststrook van drie mijl (met een verbod voor schepen boven een bepaalde tonnenmaat) die afgedwongen werd door de kustvissers wordt momenteel nog steeds door de Rederscentrale aangeklaagd voor de Raad van State. Dit terwijl de Vlaamse eurokotters nauwelijks schade ondervinden van de maatregel.

(4) Deze zgn. 'collaboratie' vindt wellicht zijn oorzaak in het feit dat het opkopen van Belgische rederijen veel Nederlandse reders lid geworden zijn van de RC. Indien de Nederlandse leden de RC verlaten (waarmee ze ook soms dreigen) beschikt de RC niet meer over de middelen om een werking op het huidige niveau te organiseren.

(5) daar valt veel over te schrijven. Een voorbeeld: als de sector in actie treedt en daarbij de vissersgemeenschap nodig heeft, zal men niet licht de kustvissers passeren en dat ondanks hun relatieve economisch belang.



## Boekbesprekingen



Frank Neyts

### De mooiste

De Holland-Amerika Lijn (HAL) is de enige onder de eens zo beroemde, grote Nederlandse rederijen die nog bestaat en de roem nog steeds uitstraalt. In 1875 opgericht, in 1989 naar Amerika verkocht, thans uitsluitend actief in het cruisegebeuren.

De huidige schepen van de HAL behoren tot de top van de moderne passagiersvaart; zij zetten de kwaliteit van anderhalve eeuw onvermoeid dienstbetoon voort.

Er voeren veel schepen voor de HAL; vrachtschepen, vracht/passagiersschepen, passagiersschepen, grote, kleine, supergrote. Alle met een verhaal, alle bemand door ontelbare mannen en vrouwen, elk van hen met hart door 'De Lijn'.

Uit al die schepen heeft Arne Zuidhoek, die een indrukwekkend oeuvre in zijn kielzog heeft, voor dit boek dié schepen gekozen die hij tot de mooiste rekent. Hij heeft er de verhalen van de opvarenden en ooggetuigen bij gezocht, verhalen waaruit liefde voor die schepen spreekt en waaraan dit boek een ode brengt!

"De mooiste schepen van 'De Lijn', Holland-Amerika Lijn" (ISBN

905994027x), telt 124 pagina's en werd met circa 160 foto's geïllustreerd. Het boek is verkrijgbaar in de boekhandel, de koper telt er 19,50 euro voor neer. Aanschaffen kan ook via de uitgeverij, Uitgeverij Aprilis BV, Markt 9, NL 5301 AL Zaltbommel (Nederland), Tel +31/418.512.088, Fax +31/418.684.908, e-mail [info@aprilis.nl](mailto:info@aprilis.nl).

### Gratis jaaroverzicht Vlaamse Havens

De Vlaamse Havencommissie (VHC) heeft tussen 1990 en 2002 dertien jaarverslagen gepubliceerd. Het veertiende is niet verschenen in de vertrouwde vorm, maar werd nu opgesplitst. De informatie over de werking van de VHC (de samenstelling, wetgeving, vergaderingen en de integrale teksten van de aanbevelingen) werd sinds dit jaar opgenomen in het jaarverslag van de SERV, de Sociaal Economische Raad voor Vlaanderen. Onlangs is ook het informatieve deel verschenen, dit onder de titel "Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2003". Dit bevat een schat aan informatie over de ontwikkelingen in de havens in 2003, de havenarbeid, de investeringen, de maritieme trafieken en het sociaal-economisch belang van de havens. Ook wordt er ingegaan op nieuwe infrastructuur, nieuwe scheepvaartlijnen en ontwikkelingen in de industrie. Deze informatie was vroeger te vinden in de jaarverslagen van de VHC. De meeste statieken die in het Jaaroverzicht zijn opgenomen, worden weergegeven voor de periode 1980-2003.

Het "Jaaroverzicht Vlaamse Havens" is gratis verkrijgbaar bij de SERV / Vlaamse Havencommissie. Bellen op het nummer +32(0)2.209.01.11 of een mailtje naar [lydheuvel@serv.be](mailto:lydheuvel@serv.be) volstaat om het boek thuis toegezonden te krijgen. Ook downloaden kan van de website: [www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc).

### Verdwenen schepen

Midden september promoveerde G.J. Schutten aan de Rijksuniversiteit Groningen met een onderzoek naar de

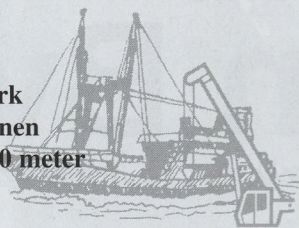
historische houten vaartuigen van de Lage Landen. Zijn proefschrift heeft geresulteerd in de uitgave "Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen". Het werd uitgegeven door Uitgeversmaatschappij Walburg Pers te Zutphen. De houten vaartuigen worden beschreven aan de hand van heel veel historische foto's, literatuurgegevens en nauwkeurige aantekeningen. Maar er is ook oog voor het verhaal van de oude gebruikers zelf. Daarom is dit boek niet alleen de eerste wetenschappelijke inventarisatie van houten schepen. Het geeft ook inzicht in het alledaagse schippersleven van meer dan een eeuw geleden.

Tot in de eerste helft van de twintigste eeuw vervulden houten vaartuigen in de Lage Landen een belangrijke en onmisbare rol. Vissers, veeboeren, tuinders, rietsnijders, turfwerkers, allemaal hadden ze hun eigen schip nodig om in hun levensonderhoud te voorzien. Er bestond een buitengewoon grote verscheidenheid aan vormen, elk aangepast aan de specifieke vaarwateren en het doel waar ze voor gebruikt werden. Hetzelfde gold voor de vissers die hun brood moesten verdienen op vele verschillende visgronden. Er bestonden dan ook honderden typen, aangepast aan het gebruik en aan de vaarwateren.

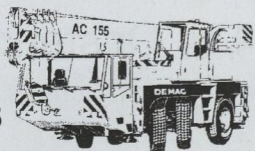
In "Verdwenen Schepen" legt Schutten deze enorme verscheidenheid aan houten vaartuigen vast in woord en beeld. Zonder enige twijfel een waardevol boek. Volgens de kwaliteit echt niet duur.

"Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen" (ISBN 90.5730.298.5) telt 496 pagina's, kost 49.95 euro en bevat honderden tekeningen en foto's. Aankopen kan via de boekhandel of rechtstreeks bij Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Postbus 4159, NL 7200BD Zutphen. Tel. +31/575.510.522, Fax +31/575.542.289.

**Scheepsherstelling  
Afwerking nieuwbouw  
Metaalkonstruktie  
Draai-, frees- en schaaftwerk  
Verhuur telescopische kranen  
tot 80 ton, gieklengete tot 70 meter**



**Bureel - werkplaatsen:  
Boomkorstraat 6/8 - 8380 Zeebrugge  
Werkkaai 9-11 (vissershaven)  
Tel. 050/ 54 45 41 - Fax 050/ 54 58 37  
24 u / 24 u **GSM 0477-41.20.93****



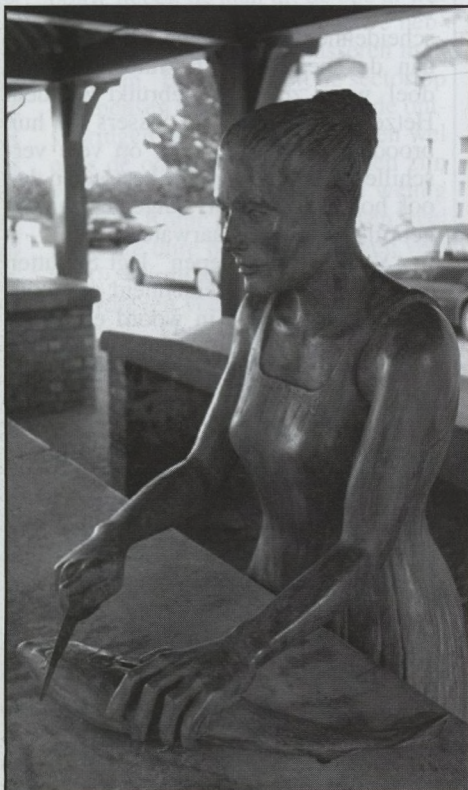
## Verheye Joël

n.v.



## “Jette Vis” vereeuwigd op Diksmuidse vismarkt

De Vismarkt in Diksmuide, een stemmig pleintje nabij de Grote Markt, werd verrijkt met een beeld van Jette Vis, ontworpen naar beeld en gelijkenis met visleurster Jette Dekeyrel die in andere tijden de binnenstad met haar viskar afketste. Het bronzen visvrouwkje werd op 3 oktober ingehuldigd ter gelegenheid van de opening van een nieuw wandelcircuit dat ook de Vismarkt aandoet. Het bronzen beeld van 250 kilogram is een werk van beeldhouwer Patrick Steen uit Keiem. Het stelt de Diksmuidse volksfiguur voor toen ze ongeveer dertig jaar oud was terwijl ze vis aan het kuisen is. Achter de toonbank van het staat ook nog een mand vol kabeljauw.



### OPLOSSINGEN MARITIEM KRUISWOORDRAADSEL II (HVB IX/2004)

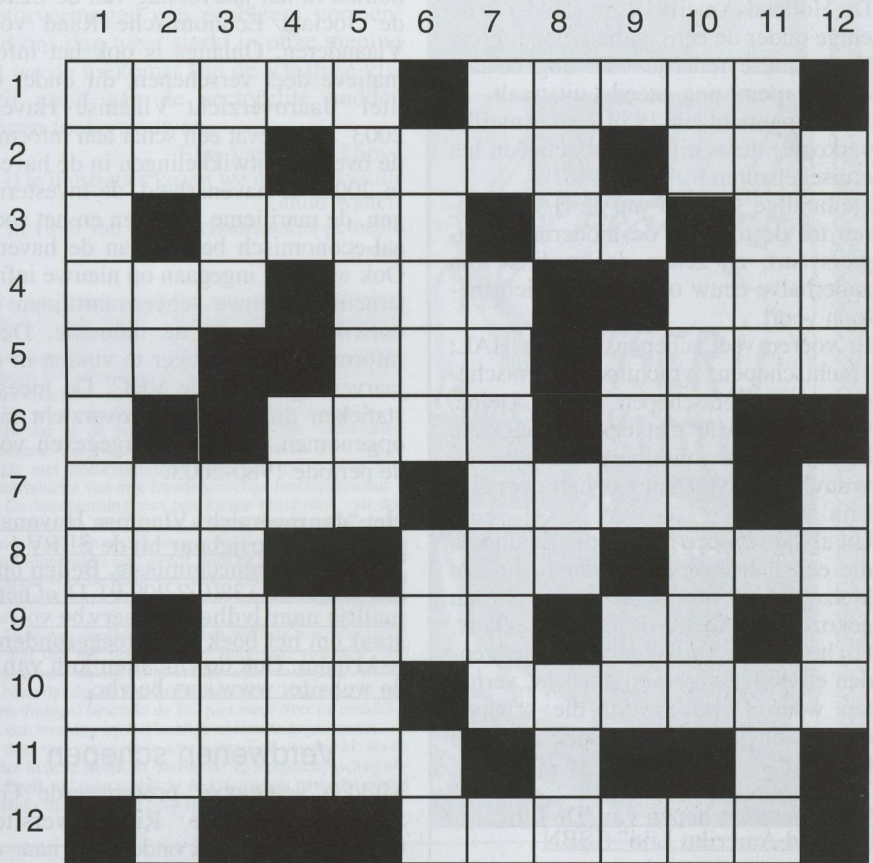
HORIZONTAAL: 1. Jaak, deeg; 2. lap, alk, lo; 3. uni; hvb; 4. oogst, ei; 5. ei, ems, eb; 6. stern, reiger; 7. op, edele, ge; 8. blei, rn, aak; 9. are; 10. fee, gummi; 11. en, er, ue; 12. zeemeermin, b.

VERTIKAAL: 1. loods, fez; 2. ja, tol, ene; 3. ap, epe; 4. user, ia, em; 5. kantine, re; 6. li, dreg; 7. OK, eren, uur; 8. hmel, om; 9. devisie, mui; 10. aaien; 11. el, eega; 12. golfbreker.

### MARITIEM KRUISWOORD III

HORIZONTAAL: 1. karperachtige zoetwatervis, drijfnet; 2. roem, lichaam van het schip, kleine bank aan de zee kust; 3. seinvlag *verander koers naar stuurboord*, vergaan schip, persoonlijk voornaamwoord, nikkel (afk.); 4. kous aan een lijk van het zeil gesplitst, gevaarlijke plaats in het ijs, uitwateringssluis; 5. spil, landelijk pastoraal overleg (afk.), ader; 6. naam van een bepaalde bewoner Baelskaai Oostende, cerium (afk.) 7. platvis, schip vr haringvangst, seinvlag *ik verlang een loods*; 8. brandgang, trekgat in zee, watering; 9. seinvlag *duiker onder water*; 10. zilverpopulier, scheef liggen van een schip; 11. afstand, seinvlag *man overboord*; 12. seinvlag *neen*, naar beneden.

VERTIKAAL: 1. taaleigen op zee; 2. water op Friesland, trekdier; chroom (afk.), vismand; 3. peulvrucht, aanlegplaats van schepen; 4. hectare, het neerlaten van een passief vissend net; 5. vissersvaartuig, zangstem; 6. girafachtig dier, thuishaven Maassluis, televisieomroep; 7. voormiddag, scheepskeuken; 8. autogas, bolgewas, plezier; 9. Vereniging van de chemische Industrie, mast; 10. laagtij, zeegevecht; 11. zeevis, kielwater; 12. kleur, de wisseling van ebbe en vloed.



SMEDERIJ

# St. Martin Bvba

*Alle herstellingswerken aan vissersvaartuigen*

Werkplaats: H. Baelskaai 4 te Oostende - Tel.: 059/ 32 25

Carlo 0477 20 91 87

Zetel: Paul Michielslaan 23 te Oostende